



Генеральная Ассамблея

Distr.: General
17 November 2008
Russian
Original: English

Шестьдесят третья сессия

Пункт 74 повестки дня

Доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее сорок первой сессии

Доклад Шестого комитета

Докладчик: г-н Марко Раковец (Словения)

I. Введение

1. На своем 2-м пленарном заседании 19 сентября 2008 года Генеральная Ассамблея по рекомендации Генерального комитета постановила включить в повестку дня своей шестьдесят третьей сессии пункт, озаглавленный «Доклад Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее сорок первой сессии», и передать его на рассмотрение Шестому комитету.
2. Шестой комитет рассматривал данный пункт на своих 9, 10, 25 и 26-м заседаниях, состоявшихся 20 октября и 5 и 14 ноября 2008 года. Мнения представителей, выступивших в ходе рассмотрения Комитетом данного пункта, отражены в соответствующих кратких отчетах (A/C.6/63/SR.9, 10, 25 и 26).
3. Для рассмотрения данного пункта Комитет имел в своем распоряжении доклады Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее возобновленной сороковой¹ и сорок первой² сессий.
4. На 9-м заседании 20 октября Председатель Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли на ее сорок первой сессии представил доклады Комиссии о работе ее возобновленной сороковой и сорок первой сессий.

¹ *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, шестьдесят вторая сессия, Дополнение № 17 (A/62/17), часть вторая.*

² *Там же, шестьдесят третья сессия, Дополнение № 17 (A/63/17).*



II. Рассмотрение предложений

A. Проект резолюции A/C.6/63/L.4

5. На 25-м заседании 5 ноября представитель Австрии от имени Австралии, Австрии, Алжира, Аргентины, Беларуси, Бельгии, Бенина, Болгарии, Бразилии, Венгрии, Венесуэлы (Боливарианской Республики), Ганы, Гватемалы, Германии, Греции, Дании, Демократической Республики Конго, Израиля, Индии, Иордании, Ирландии, Испании, Италии, Камеруна, Канады, Кипра, Китая, Конго, Кот-д'Ивуара, Литвы, Лихтенштейна, Люксембурга, Мадагаскара, Марокко, Мексики, Нигерии, Нидерландов, Норвегии, Парагвая, Польши, Португалии, Российской Федерации, Румынии, Сальвадора, Сенегала, Сербии, Сингапура, Словакии, Словении, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Судана, Таиланда, Тринидада и Тобаго, Туниса, Турции, Уганды, Украины, Уругвая, Филиппин, Финляндии, Франции, Хорватии, Чешской Республики, Чили, Швейцарии, Швеции, Эстонии, Южной Африки и Японии, к которым впоследствии присоединились Албания, Босния и Герцеговина, бывшая югославская Республика Македония, Египет, Иран (Исламская Республика), Латвия, Мальта, Республика Корея, Республика Молдова, Фиджи и Черногория, представил проект резолюции, озаглавленный «Доклады Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее возобновленной сороковой и ее сорок первой сессий» (A/C.6/63/L.4).

6. На своем 26-м заседании 14 ноября Комитет принял проект резолюции A/C.6/63/L.4 без голосования (см. пункт 12).

B. Проект резолюции A/C.6/63/L.5

7. На 25-м заседании 5 ноября представитель Австрии от имени Бюро представил проект резолюции, озаглавленный «Руководство Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли для законодательных органов по обеспеченным сделкам» (A/C.6/63/L.5).

8. На своем 26-м заседании 14 ноября Комитет принял проект резолюции A/C.6/63/L.5 без голосования (см. пункт 12).

C. Проект резолюции A/C.6/63/L.6

9. На 25-м заседании 5 ноября представитель Австрии от имени Бюро представил проект резолюции, озаглавленный «Конвенция Организации Объединенных Наций о договорах полностью или частично морской перевозки грузов» (A/C.6/63/L.6).

10. На 26-м заседании 14 ноября секретарь Комитета сделал заявление о финансовых последствиях проекта резолюции.

11. На том же заседании Комитет принял проект резолюции A/C.6/63/L.6 без голосования (см. пункт 12).

III. Рекомендации Шестого комитета

12. Шестой комитет рекомендует Генеральной Ассамблее принять следующие проекты резолюций:

Проект резолюции I

Доклады Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее возобновленной сороковой и ее сорок первой сессий

Генеральная Ассамблея,

ссылаясь на свою резолюцию 2205 (XXI) от 17 декабря 1966 года, которой она учредила Комиссию Организации Объединенных Наций по праву международной торговли, поручив ей содействовать прогрессивному согласованию и унификации права международной торговли и в этой связи учитывать интересы всех народов, в особенности развивающихся стран, в деле широкого развития международной торговли,

вновь подтверждая свою убежденность в том, что прогрессивная модернизация и согласование права международной торговли, сокращая или устраняя правовые препятствия в осуществлении международной торговли, особенно те из них, которые затрагивают интересы развивающихся стран, в значительной степени содействовали бы всеобщему экономическому сотрудничеству между всеми государствами на основе равенства, справедливости, общих интересов и уважения верховенства права, а также ликвидации дискриминации в международной торговле и благодаря этому — миру, стабильности и благосостоянию всех народов,

рассмотрев доклады Комиссии о работе ее возобновленной сороковой¹ и ее сорок первой сессий²,

вновь выражая свою обеспокоенность по поводу того, что деятельность, осуществляемая другими органами в области права международной торговли без надлежащей координации с Комиссией, может привести к нежелательному дублированию усилий и не будет отвечать цели содействия эффективности, последовательности и взаимосвязанности в унификации и согласовании права международной торговли,

вновь подтверждая мандат Комиссии как центрального правового органа в рамках системы Организации Объединенных Наций в области права международной торговли на координацию правовой деятельности в этой области, в частности, с тем чтобы избежать дублирования усилий, в том числе среди организаций, занимающихся разработкой правил международной торговли, и содействовать эффективности, последовательности и взаимосвязанности в модернизации и согласовании права международной торговли, и на продолжение через ее секретариат тесного сотрудничества с другими международными ор-

¹ Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, шестьдесят вторая сессия, Дополнение № 17 (A/62/17), часть вторая.

² Там же, шестьдесят третья сессия, Дополнение № 17 и исправление (A/63/17 и Corr.1).

ганами и организациями, в том числе региональными организациями, действующими в области права международной торговли,

1. *с признательностью принимает к сведению* доклады Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли о работе ее возобновленной сороковой¹ и ее сорок первой сессий²;

2. *выражает признательность* Комиссии за завершение подготовки и принятие Руководства для законодательных органов по обеспеченным сделкам³;

3. *выражает также признательность* Комиссии за окончательную доработку и принятие проекта Конвенции о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов⁴;

4. *приветствует* прогресс, достигнутый Комиссией в ее работе по пересмотру Типового закона о закупках товаров (работ) и услуг⁵, по подготовке проекта руководства для законодательных органов по режиму корпоративных групп в делах о несостоятельности, по обобщению практического опыта заключения и использования соглашений о трансграничной несостоятельности для облегчения производства по делам о трансграничной несостоятельности и по подготовке приложения к ее Руководству для законодательных органов по обеспеченным сделкам, касающегося обеспечительных прав в сфере интеллектуальной собственности, и одобряет решение Комиссии начать в будущем работу в области электронной торговли и коммерческого мошенничества;

5. *приветствует также* прогресс, достигнутый Комиссией в ее работе по пересмотру Арбитражного регламента⁶, и рекомендует Комиссии завершить эту работу как можно скорее, с тем чтобы Комиссия могла рассмотреть пересмотренный Регламент на своей сорок второй сессии в 2009 году;

6. *поддерживает* усилия и инициативы Комиссии как центрального правового органа в рамках системы Организации Объединенных Наций в области права международной торговли, направленные на повышение уровня координации и сотрудничества в сфере правовой деятельности международных и региональных организаций, действующих в области права международной торговли, а также обеспечение верховенства права на национальном и международном уровнях в этой области, и в этой связи призывает соответствующие международные и региональные организации координировать свою правовую деятельность с правовой деятельностью Комиссии, с тем чтобы избежать дублирования усилий и содействовать эффективности, последовательности и взаимосвязанности в модернизации и согласовании права международной торговли;

7. *вновь подтверждает* важность, в частности для развивающихся стран, работы Комиссии по оказанию технической помощи и сотрудничеству в области реформирования и развития права международной торговли и в этой связи:

³ Там же, *шестьдесят вторая сессия, Дополнение № 17 (A/62/17)*, часть вторая, пункт 100.

⁴ Там же, *шестьдесят третья сессия, Дополнение № 17* и исправление (A/63/17 и Corr.1), приложение.

⁵ Там же, *сорок девятая сессия, Дополнение № 17* и исправление (A/49/17 и Corr.1), приложение I.

⁶ Издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № R.77.V.6.

а) приветствует инициативы Комиссии по расширению через ее секретариат программы по оказанию технической помощи и сотрудничеству и в этой связи рекомендует Генеральному секретарю налаживать партнерские отношения с государственными и негосударственными субъектами в целях распространения информации о работе Комиссии и содействия эффективному осуществлению правовых стандартов, являющихся результатом ее деятельности;

б) выражает признательность Комиссии за проведение мероприятий по оказанию технической помощи и сотрудничеству, в том числе на страновом, субрегиональном и региональном уровнях, и за оказание помощи в разработке законодательства в области права международной торговли и обращает внимание Генерального секретаря на ограниченность ресурсов, выделяемых на осуществление деятельности в этой области;

в) выражает признательность правительствам, вклад которых позволил осуществлять мероприятия по оказанию технической помощи и сотрудничеству, и призывает правительства, соответствующие органы системы Организации Объединенных Наций, организации, учреждения и отдельных лиц вносить добровольные взносы в Целевой фонд Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли для проведения симпозиумов и, при необходимости, на финансирование специальных проектов и иными способами оказывать секретариату Комиссии содействие в осуществлении деятельности в области технической помощи, в частности в развивающихся странах;

г) вновь призывает Программу развития Организации Объединенных Наций и другие органы, ответственные за оказание помощи в целях развития, такие как Всемирный банк и региональные банки развития, а также правительства в рамках их программ оказания помощи на двусторонней основе поддерживать программу Комиссии по оказанию технической помощи и сотрудничеству с Комиссией и координировать свою деятельность с деятельностью Комиссии с учетом актуальности и важности работы и программ Комиссии по обеспечению верховенства права на национальном и международном уровнях и для осуществления деятельности Организации Объединенных Наций в области развития, включая достижение целей в области развития, сформулированных в Декларации тысячелетия;

8. *выражает свою признательность* правительству той страны, взнос которой в целевой фонд, созданный для оказания помощи в покрытии путевых расходов развивающимся странам, являющимся членами Комиссии, по их просьбе и в консультации с Генеральным секретарем⁷, позволил возобновить предоставление такой помощи, и обращается с призывом к правительствам, соответствующим органам системы Организации Объединенных Наций, организациям, учреждениям и частным лицам вносить добровольные взносы в этот целевой фонд для расширения участия экспертов из развивающихся стран в сессиях Комиссии и ее рабочих групп, необходимого для накопления знаний и развития потенциала на местах в области права международной торговли в этих странах, с тем чтобы содействовать развитию международной торговли и стимулированию иностранных инвестиций;

9. *постановляет* для обеспечения полного участия всех государств-членов в сессиях Комиссии и ее рабочих групп продолжить в рамках компе-

⁷ Резолюция 48/32, пункт 5.

тентного главного комитета в ходе шестьдесят третьей сессии Генеральной Ассамблеи рассмотрение вопроса о предоставлении помощи в покрытии путевых расходов наименее развитым странам, которые являются членами Комиссии, по их просьбе и в консультации с Генеральным секретарем;

10. *приветствует*, в свете недавнего расширения членского состава Комиссии и увеличения числа рассматриваемых Комиссией тем, проводимый Комиссией всеобъемлющий обзор методов своей работы, который она начала на своей последней сессии, с тем чтобы продолжить рассмотрение этого вопроса в ходе своих последующих сессий, в целях обеспечения высокого качества работы Комиссии и международную приемлемость ее документов, и в этой связи ссылается на свои предыдущие резолюции по этому вопросу⁸;

11. *приветствует также* обсуждение Комиссией ее роли в поощрении верховенства права на национальном и международном уровнях, в частности выраженную Комиссией убежденность в том, что внедрение и эффективное применение современных стандартов частного права в области международной торговли имеет чрезвычайно важное значение для содействия благому управлению, поступательному экономическому развитию и искоренению нищеты и голода и что укрепление принципа верховенства права в коммерческой сфере должно стать неотъемлемой частью более широкой программы действий Организации Объединенных Наций по укреплению верховенства права на национальном и международном уровнях, осуществлением которой занимается, в частности, Координационно-консультативная группа по вопросам верховенства права при поддержке Группы по вопросам верховенства права в составе Канцелярии Генерального секретаря, а также изъявление Комиссией готовности присоединиться к деятельности Организации в данной области, проводимой на более широкой и согласованной основе, и видение ею своей основной роли в оказании содействия государствам, желающим укрепить принцип верховенства права в сфере международной и внутренней торговли и инвестиций⁹;

12. *приветствует далее* обсуждение Комиссией предлагаемых стратегических рамок на период 2010–2011 годов¹⁰ и рассмотрение ею предлагаемого двухгодичного плана по программам по направлению «прогрессивное согласование, модернизация и унификация права международной торговли» (подпрограмма 5) и принимает к сведению, что Комиссия, с удовлетворением отметив соответствие целей, ожидаемых достижений Секретариата и общей стратегии в рамках подпрограммы 5 ее общей политике, выразила в то же время обеспокоенность тем, что ресурсы, выделенные Секретариату по подпрограмме 5, не достаточны для удовлетворения им, в частности, возросших потребностей в технической помощи со стороны развивающихся стран и стран с переходной экономикой, которым срочно требуется провести реформу законодательства в области коммерческого права, и настоятельно призвала Генерального секретаря принять меры для обеспечения оперативного выделения сравнительно
неболь-

⁸ *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, шестьдесят третья сессия, Дополнение № 17 и исправление (A/63/17 и Согг.1), пункты 373-381.*

⁹ Там же, пункт 386.

¹⁰ A/63/6 (Prog. 6).

шой суммы дополнительных ресурсов, необходимых для удовлетворения потребностей в такой помощи, имеющей столь важное значение для развития¹¹;

13. *ссылается* на свои резолюции о партнерских отношениях между Организацией Объединенных Наций и негосударственными субъектами, в частности частным сектором¹², и свои резолюции, в которых она рекомендовала Комиссии продолжить изучение различных подходов к использованию партнерских отношений с негосударственными субъектами при выполнении ее мандата, в частности в области технической помощи, в соответствии с применимыми принципами и директивами и в сотрудничестве и координации с другими соответствующими подразделениями Секретариата, включая Бюро по «Глобальному договору»¹³;

14. *вновь обращается с просьбой* к Генеральному секретарю в соответствии с резолюциями Генеральной Ассамблеи по связанным с документацией вопросам¹⁴, в которых, в частности, подчеркивается, что любое сокращение объема документов не должно отрицательно сказываться ни на качестве представления, ни на содержании документов, учитывать особые характеристики мандата и деятельности Комиссии при обеспечении соблюдения ограничений на объем документов Комиссии;

15. *просит* Генерального секретаря продолжать обеспечивать составление кратких отчетов о заседаниях Комиссии, связанных с разработкой нормативных текстов;

16. *ссылается* на свою резолюцию об одобрении выпуска «Ежегодника Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли», который сделает работу Комиссии более популярной и доступной¹⁵, выражает озабоченность в связи со сроками издания «Ежегодника» и просит Генерального секретаря изучить возможности для содействия своевременному изданию этого «Ежегодника»;

17. *подчеркивает* важное значение обеспечения вступления в силу конвенций, являющихся результатом деятельности Комиссии, для глобальной унификации и согласования права международной торговли и с этой целью настоятельно призывает государства, которые еще не сделали этого, рассмотреть вопрос о подписании и ратификации этих конвенций или присоединении к ним;

18. *приветствует* подготовку кратких сборников прецедентного права по текстам Комиссии, таких как краткого сборника прецедентного права по Конвенции Организации Объединенных Наций о договорах международной купли-продажи товаров¹⁶ и краткого сборника прецедентного права по Типовому закону Комиссии Организации Объединенных Наций по праву междуна-

¹¹ *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, шестьдесят третья сессия, Дополнение № 17 и исправление (A/63/17 и Согг.1), пункт 391.*

¹² Резолюции 55/215, 56/76, 58/129 и 60/215.

¹³ Резолюции 59/39, 60/20 и 61/32.

¹⁴ Резолюции 52/214, раздел В, 57/283 В, раздел III, и 58/250, раздел III.

¹⁵ Резолюция 2502 (XXIV), пункт 7.

¹⁶ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1489, No. 25567.

родной торговли о международном торговом арбитраже¹⁷, с целью способствовать распространению информации об этих текстах и поощрять их использование, принятие и единообразное толкование;

19. *с признательностью принимает к сведению* проведение конференций, посвященных пятидесятой годовщине Конвенции о признании и приведении в исполнение иностранных арбитражных решений, принятой 10 июня 1958 года¹⁸ в Нью-Йорке («Нью-Йоркская конвенция»), прогресс, достигнутый в контексте реализуемого Комиссией проекта по наблюдению за осуществлением Нью-Йоркской конвенции, решение Комиссии разработать руководство по принятию Нью-Йоркской конвенции в целях содействия единообразному толкованию и применению Конвенции и ее решение о том, что, при условии наличия ресурсов, деятельность секретариата в контексте его программы технической помощи могла бы включать распространение информации о судебном толковании Нью-Йоркской конвенции, что стало бы полезным дополнением других мероприятий в поддержку Конвенции;

20. *ссылается* на свои резолюции, подтверждающие важность высококачественных, удобных для пользователей и эффективных с точки зрения затрат веб-сайтов Организации Объединенных Наций и необходимость их разработки, обновления и информационного наполнения на многоязычной основе¹⁹, высоко оценивает веб-сайт Комиссии на шести официальных языках Организации Объединенных Наций и приветствует неустанные усилия Комиссии по обновлению и совершенствованию ее веб-сайта в соответствии с применимыми директивами;

21. *выражает признательность* Ернею Секолецу, который являлся секретарем Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли с 2001 года и вышел в отставку 31 июля 2008 года, за его выдающийся и самоотверженный вклад в процесс унификации и согласования права международной торговли в целом и в работу Комиссии в частности²⁰.

¹⁷ *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, сороковая сессия, Дополнение № 17 (A/40/17), приложение I.*

¹⁸ United Nations, *Treaty Series*, vol.330. No. 4739.

¹⁹ Резолюции 52/214, раздел С, пункт 3; 55/222, раздел III, пункт 12; 56/64 В, раздел X; 57/130 В, раздел X; 58/101 В, раздел V, пункты 61–76; 59/126 В, раздел V, пункты 76–95; 60/109 В, раздел IV, пункты 66–80; и 61/121 В, раздел IV, пункты 65–77.

²⁰ *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, шестьдесят третья сессия, Дополнение № 17 и исправление (A/63/17 и Corr.1), пункты 393 и 394.*

Проект резолюции II

Руководство Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли для законодательных органов по обеспеченным сделкам

Генеральная Ассамблея,

признавая важность для всех стран эффективных режимов обеспеченных сделок, содействующих доступу к кредиту под обеспечение,

признавая также, что доступ к кредиту под обеспечение может помочь всем странам, в частности развивающимся странам и странам с переходной экономикой, в их экономическом развитии и борьбе с нищетой,

особо отмечая, что современный и согласованный режим обеспеченных сделок, которым поддерживается баланс интересов всех заинтересованных сторон (включая лиц, предоставляющих обеспечительные права, обеспеченных и необеспеченных кредиторов, продавцов на условиях удержания правового титула и арендаторов по финансовой аренде, привилегированных кредиторов и управляющих в делах о несостоятельности в случае несостоятельности лица, предоставившего право), как ожидается, явно облегчит доступ к кредиту под обеспечение и будет тем самым содействовать движению товаров и услуг через национальные границы,

отмечая, что развитие международной торговли на основе равенства и взаимной выгоды является важным элементом содействия дружественным отношениям между государствами,

учитывая необходимость реформы в области регулирующего обеспеченные сделки законодательства как на национальном, так и на международном уровнях, о чем свидетельствует целый ряд предпринимаемых в настоящее время национальных усилий по реформе законодательства и работа международных организаций, таких как Гагская конференция по международному частному праву, Международный институт по унификации частного права и Организация американских государств, а также международных финансовых учреждений, таких как Азиатский банк развития, Европейский банк реконструкции и развития, Межамериканский банк развития, Международный валютный фонд и Всемирный банк,

выражая свою признательность межправительственным и международным неправительственным организациям, ведущим активную деятельность в области реформы законодательства, регулирующего обеспеченные сделки, за их участие в разработке Руководства Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли для законодательных органов по обеспеченным сделкам и оказанную ими поддержку,

1. *выражает свою признательность* Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли за завершение и принятие Руководства для законодательных органов по обеспеченным сделкам¹;

¹ См. *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, шестьдесят вторая сессия, Дополнение № 17 (A/62/17)*, часть вторая, пункт 100.

2. *просит* Генерального секретаря широко распространить текст Руководства, препроводив его правительствам и другим заинтересованным органам, таким как национальные и международные финансовые учреждения и торговые палаты;

3. *рекомендует* всем государствам положительно рассматривать Руководство при пересмотре или принятии законодательства, касающегося обеспеченных сделок, и просит государства, использующие Руководство, информировать об этом Комиссию соответствующим образом;

4. *рекомендует также* всем государствам продолжать рассматривать вопрос о том, чтобы стать участниками Конвенции Организации Объединенных Наций об уступке дебиторской задолженности в международной торговле², принципы которой также отражены в Руководстве.

² Резолюция 56/81, приложение.

Проект резолюции III

Конвенция Организации Объединенных Наций о договорах полностью или частично морской перевозки грузов

Генеральная Ассамблея,

ссылаясь на свою резолюцию 2205 (XXI) от 17 декабря 1966 года, которой она учредила Комиссию Организации Объединенных Наций по праву международной торговли, поручив ей содействовать прогрессивному согласованию и унификации права международной торговли и в этой связи учитывать интересы всех народов, в особенности развивающихся стран, в деле широкого развития международной торговли,

будучи обеспокоена тем, что в правовом режиме, регулирующем морскую международную перевозку грузов, отсутствует единообразие и не учитывается должным образом современная практика перевозки, включая контейнеризацию, договоры перевозки «от двери до двери» и использование электронных транспортных документов,

отмечая, что развитие международной торговли на основе равенства и взаимной выгоды является важным элементом в деле содействия развитию дружественных отношений между государствами,

будучи убеждена в том, что принятие единообразных правил для модернизации и согласования режима, регулирующего международную перевозку грузов, включая морской этап, повысит правовую определенность, эффективность и коммерческую предсказуемость в международной перевозке грузов и уменьшит правовые препятствия на пути потоков международной торговли между всеми государствами,

считая, что принятие единообразных правил для регулирования международных договоров полностью или частично морской перевозки будет способствовать правовой определенности, повысит эффективность международной перевозки грузов и облегчит доступ к новым возможностям для ранее удаленных сторон и рынков, что играет основополагающую роль в содействии торговле и экономическому развитию как на национальном, так и на международном уровнях,

отмечая, что грузоотправители и перевозчики не могут воспользоваться каким-либо имеющим обязательную силу сбалансированным и универсальным режимом в поддержку исполнения договоров перевозки, предполагающих использование различных видов транспорта,

напоминая, что на своих тридцать четвертой и тридцать пятой сессиях в 2001 и 2002 годах Комиссия приняла решение подготовить международный документ для законодательных органов, регулирующий операции по перевозке грузов «от двери до двери», включая морской этап¹,

¹ *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, пятьдесят шестая сессия, Дополнение № 17 и исправление (A/56/17 и Согг.3), пункты 319–345; и там же, пятьдесят седьмая сессия, Дополнение № 17 (A/57/17), пункты 210–224.*

признавая, что всем государствам и заинтересованным международным организациям было предложено принять участие в подготовке проекта Конвенции о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов, а также в работе сорок первой сессии Комиссии в качестве ее членов или наблюдателей с полным правом выступать и вносить предложения,

с удовлетворением отмечая, что текст проекта Конвенции был распространен для замечаний среди всех государств — членов Организации Объединенных Наций и межправительственных организаций, которые были приглашены принять участие в заседаниях Комиссии в качестве наблюдателей, и что полученные замечания были представлены Комиссии на ее сорок первой сессии²,

с удовлетворением принимая к сведению решение, принятое Комиссией на ее сорок первой сессии, представить проект Конвенции Генеральной Ассамблее на рассмотрение³,

принимая к сведению проект Конвенции, одобренный Комиссией⁴,

выражая свою признательность правительству Нидерландов за его предложение провести церемонию подписания Конвенции в этой стране в Роттердаме,

1. *выражает признательность* Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли за подготовку проекта Конвенции о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов;

2. *принимает* Конвенцию Организации Объединенных Наций о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов, содержащуюся в приложении к настоящей резолюции;

3. *постановляет* провести церемонию открытия Конвенции для подписания 23 сентября 2009 года в Роттердаме, Нидерланды, и рекомендует называть правила, содержащиеся в этой Конвенции, «Роттердамскими правилами»;

4. *призывает* все правительства рассмотреть вопрос о том, чтобы стать участниками этой Конвенции.

Приложение

Конвенция Организации Объединенных Наций о договорах полностью или частичной морской международной перевозки грузов

Государства – участники настоящей Конвенции,

вновь подтверждая свою убежденность в том, что международная торговля на основе равенства и взаимной выгоды является важным элементом в деле содействия развитию дружественных отношений между государствами;

² A/CN.9/658 и Add.1–14 и Add.14/Corr.1.

³ *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, шестьдесят третья сессия, Дополнение № 17* и исправление (A/63/17 и Corr.1), пункт 298.

⁴ Там же, приложение I.

будучи убеждены в том, что прогрессивное согласование и унификация права международной торговли, уменьшая или устраняя правовые барьеры в международной торговле, в значительной степени содействуют всеобщему экономическому сотрудничеству между всеми государствами на основе равенства, справедливости и общих интересов, а также благосостоянию всех народов;

признавая значительный вклад Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, подписанной в Брюсселе 25 августа 1924 года, и протоколов к ней, а также Конвенции Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов, подписанной в Гамбурге 31 марта 1978 года, в согласование права, регулирующего морскую перевозку груза;

учитывая технологические и коммерческие изменения, которые произошли со времени принятия этих конвенций, и необходимость их консолидации и модернизации;

отмечая, что грузоотправители и перевозчики не могут воспользоваться преимуществами имеющего обязательную силу всеобщего режима, который поддерживал бы выполнение договоров морской перевозки с использованием других видов транспорта;

полагая, что принятие единообразных правил, регулирующих международные договоры полностью или частично морской перевозки, будет способствовать правовой определенности, повысит эффективность международной перевозки грузов и будет содействовать появлению новых возможностей доступа для ранее удаленных сторон и рынков и, таким образом, сыграет важнейшую роль в содействии торговле и экономическому развитию как на национальном, так и международном уровне,

согласились о нижеследующем:

ГЛАВА 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 1. Определения

Для целей настоящей Конвенции:

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

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

3. "Линейная перевозка" означает транспортные услуги, которые предлагаются для всеобщего использования посредством публикации или аналогичным способом и включают перевозку на судах, плавающих по регулярному графику между указанными портами в соответствии с общедоступными расписаниями рейсов.

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

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

6. а) "Исполняющая сторона" означает любое лицо, помимо перевозчика, которое исполняет или обязуется исполнить любое из обязательств перевозчика в соответствии с договором перевозки в отношении получения, погрузки, обработки, укладки, перевозки груза, ухода за ним, выгрузки или сдачи груза в той мере, в какой такое лицо действует, прямо или косвенно, по просьбе перевозчика либо под надзором или контролем перевозчика.

б) "Исполняющая сторона" не включает любое лицо, которое нанято, прямо или косвенно, грузоотправителем, документарным грузоотправителем, контролирующей стороной или грузополучателем, а не перевозчиком.

7. "Морская исполняющая сторона" означает исполняющую сторону в той мере, в какой она выполняет или обязуется выполнить любые обязательства перевозчика в период между прибытием груза в порт погрузки судна и его убытием из порта разгрузки судна. Сухопутный перевозчик является морской исполняющей стороной только в том случае, если он исполняет или обязуется исполнить свои услуги исключительно в районе порта.

8. "Грузоотправитель" означает лицо, которое заключает договор перевозки с перевозчиком.

9. "Документарный грузоотправитель" означает иное, чем грузоотправитель, лицо, которое соглашается быть поименованным "грузоотправителем" в транспортном документе или транспортной электронной записи.

10. "Держатель" означает:

а) лицо, которое владеет оборотным транспортным документом, и i) если документ представляет собой ордерный документ, определяется в нем в качестве грузоотправителя или грузополучателя или является лицом, в пользу которого документ надлежащим образом индоссирован, или ii) если документ представляет собой ордерный документ с бланковым индоссаментом или документ на предъявителя, является предъявителем такого документа; или

б) лицу, которому была выдана или передана обратная транспортная электронная запись в соответствии с процедурами, предусмотренными в пункте 1 статьи 9.

11. "Грузополучатель" означает лицо, наделенное правом на получение груза в соответствии с договором перевозки или транспортным документом или транспортной электронной записью.

12. "Право контроля над грузом" означает право в соответствии с договором перевозки давать перевозчику инструкции в отношении груза в соответствии с главой 10.

13. "Контролирующая сторона" означает лицо, которое в соответствии со статьей 51 имеет право контроля над грузом.

14. "Транспортный документ" означает документ, который выдан в соответствии с договором перевозки перевозчиком и который:

а) свидетельствует о получении перевозчиком или исполняющей стороной груза в соответствии с договором перевозки; и

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

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

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

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

18. "Транспортная электронная запись" означает информацию, содержащуюся в одном или более сообщениях, которые были переданы перевозчиком с помощью электронной связи в соответствии с договором перевозки, включая информацию, логически связанную с транспортной электронной записью в результате включения в качестве приложений или увязки иным образом с транспортной электронной записью одновременно с ее выдачей или после ее выдачи перевозчиком, с тем чтобы сделать ее частью транспортной электронной записи, которая:

а) свидетельствует о получении перевозчиком или исполняющей стороной груза в соответствии с договором перевозки; и

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

19. "Оборотная транспортная электронная запись" означает транспортную электронную запись:

а) в которой, с помощью таких формулировок, как "приказу" или "оборотный", или других надлежащих формулировок, признанных в праве, применимом к таким записям, в качестве имеющих аналогичные последствия, указано, что груз отправлен приказу грузоотправителя или приказу грузополучателя, и в которой прямо не указано, что она является "необоротной" или "не подлежащей передаче"; и

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

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

21. "Выдача" оборотной транспортной электронной записи означает выдачу такой записи в соответствии с процедурами, которые обеспечивают рас-

пространение на эту запись исключительного контроля с момента ее создания до момента утраты ею юридической силы или действительности.

22. "Передача" оборотной транспортной электронной записи означает передачу исключительного контроля над такой записью.

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

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

25. "Судно" означает любое судно, используемое для морской перевозки грузов.

26. "Контейнер" означает любой тип грузовых контейнеров, пригодную для транспортировки цистерну или платформу, съемный каркасный кузов или любую подобную тару, используемую для объединения груза, а также любое вспомогательное приспособление для такой тары.

27. "Транспортное средство" означает автомобильное или железнодорожное грузовое транспортное средство.

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

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

30. "Компетентный суд" означает суд в Договариваемом государстве, который в соответствии с правилами о внутреннем распределении компетенции между судами данного государства, может осуществлять компетенцию по спору.

Статья 2. Толкование настоящей Конвенции

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

Статья 3. Требования в отношении формы

Уведомления, подтверждение, согласие, договоренность, заявление и другие сообщения, указанные в пункте 2 статьи 19, пунктах 1-4 статьи 23, подпунктах 1(b), (c) и (d) статьи 36, подпункте 4(b) статьи 40, статье 44, пункте 3 статьи 48, подпункте 1(b) статьи 51, пункте 1 статьи 59, статье 63, статье 66,

пункте 2 статьи 67, пункте 4 статьи 75, а также в пунктах 2 и 5 статьи 80 должны составляться в письменной форме. Электронные сообщения могут использоваться для этих целей при условии, что такое средство используется с согласия лица, которое его направляет, и лица, которому оно направляется.

Статья 4. Применимость возражений и пределов ответственности

1. Любое положение настоящей Конвенции, которое может предусматривать возражения или пределы ответственности перевозчика, применяется в рамках любого судебного или арбитражного разбирательства, независимо от того, основывается ли иск на договоре, деликте или ином правоосновании, которое возбуждено по поводу утраты, повреждения или задержки в сдаче груза, охватываемого договором перевозки, либо нарушения любого другого обязательства по настоящей Конвенции в отношении:

- a) перевозчика или морской исполняющей стороны;
- b) капитана, экипажа или любого другого лица, которое исполняет услуги на борту судна; или
- c) служащих перевозчика или морской исполняющей стороны.

2. Любое положение настоящей Конвенции, которое может предусматривать для грузоотправителя или документарного грузоотправителя возражение, применяется в рамках любого судебного или арбитражного разбирательства, независимо от того, основывается ли иск на договоре, деликте или ином правоосновании, которое возбуждено в отношении грузоотправителя, документарного грузоотправителя или их подрядчиков, агентов или служащих.

ГЛАВА 2. СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ

Статья 5. Общая сфера применения

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

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

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

Статья 6. Конкретные исключения

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

- a) чартеры; и
- b) другие договоры на использование судна или любого пространства на нем.

2. Настоящая Конвенция не применяется в отношении договоров перевозки при нелинейных перевозках за исключением случаев, когда:

- a) не существует чартера или другого договора между сторонами на использование судна или любого пространства на нем; и
- b) выданы транспортный документ или транспортная электронная запись.

Статья 7. Применение в отношении определенных сторон

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

ГЛАВА 3. ТРАНСПОРТНЫЕ ЭЛЕКТРОННЫЕ ЗАПИСИ

Статья 8. Использование и последствия транспортных электронных записей

С учетом требований, установленных в настоящей Конвенции:

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

b) выдача транспортной электронной записи, исключительный контроль над нею или ее передача имеет такие же последствия, как и выдача транспортного документа, владение им или его передача.

Статья 9. Процедуры использования оборотных транспортных электронных записей

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

- a) метод выдачи и передачи этой записи предполагаемому держателю;
- b) подтверждение в отношении сохранения целостности оборотной транспортной электронной записи;

с) способ, с помощью которого держатель в состоянии продемонстрировать, что он является таким держателем; и

д) способ направления подтверждения того, что сдача груза держателю осуществлена или что в соответствии с пунктом 2 статьи 10 или подпунктами 1(a)(ii) и (с) статьи 47 транспортная электронная запись полностью утратила юридическую силу или действительность.

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

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

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

а) держатель передает оборотный транспортный документ или все его экземпляры, если было выдано более одного экземпляра, перевозчику;

б) перевозчик выдает держателю оборотную транспортную электронную запись, которая содержит заявление о том, что она заменяет оборотный транспортный документ; и

с) оборотный транспортный документ утрачивает затем юридическую силу или действительность.

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

а) перевозчик выдает держателю взамен транспортной электронной записи оборотный транспортный документ, который содержит заявление о том, что он заменяет оборотную транспортную электронную запись; и

б) транспортная электронная запись утрачивает затем юридическую силу или действительность.

ГЛАВА 4. ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ПЕРЕВОЗЧИКА

Статья 11. Перевозка и сдача груза

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

Статья 12. Период ответственности перевозчика

1. Период ответственности перевозчика за груз на основании настоящей Конвенции начинается с момента получения перевозчиком или исполняющей стороной груза для перевозки и заканчивается в момент сдачи груза.

2. а) Если законодательство или нормативные акты места получения груза требуют, чтобы груз был передан какому-либо органу или другой третьей стороне, у которых перевозчик может его получить, период ответственности перевозчика начинается с момента получения перевозчиком груза от этого органа или другой третьей стороны.

б) Если законодательство или нормативные акты места сдачи груза требуют, чтобы перевозчик передал груз какому-либо органу или другой третьей стороне, у которых грузополучатель может его получить, период ответственности перевозчика заканчивается в момент передачи перевозчиком груза этому органу или другой третьей стороне.

3. Для цели определения периода ответственности перевозчика стороны могут согласовать момент и место получения и сдачи груза, однако положение в договоре перевозки не имеет силы в той мере, в какой оно предусматривает, что:

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

б) момент сдачи груза наступает до завершения его окончательной выгрузки согласно договору перевозки.

Статья 13. Конкретные обязательства

1. Перевозчик в течение периода своей ответственности, как это определено в статье 12 и с учетом статьи 26, обеспечивает надлежащее и тщательное получение, погрузку, обработку, укладку, перевозку, хранение груза, уход за ним, а также его выгрузку и сдачу.

2. Независимо от положений пункта 1 настоящей статьи и без ущерба для других положений главы 4 и глав 5-7, перевозчик и грузоотправитель могут договориться о том, что погрузка, обработка, укладка или выгрузка груза должны выполняться грузоотправителем, документарным грузоотправителем или грузополучателем. Такая договоренность указывается в договорных условиях.

Статья 14. Конкретные обязательства, применимые в отношении морского рейса

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

а) обеспечения и поддержания мореходного состояния судна;

б) надлежащего укомплектования экипажа, оснащения и снабжения судна и поддержания такого укомплектования экипажа, оснащения и снабжения судна в течение всего рейса; и

с) обеспечения и поддержания надлежащего состояния и безопасности трюмов и всех других частей судна, на котором перевозится груз, а также любых контейнеров, предоставленных перевозчиком, в которых или на которых перевозится груз, в целях его получения, перевозки и обеспечения сохранности.

Статья 15. Груз, который может стать опасным

Невзирая на положения статей 11 и 13, перевозчик или исполняющая сторона может отказаться получать груз или производить его погрузку и может принять такие другие меры, какие являются разумными, включая выгрузку, уничтожение или обезвреживание груза, если данный груз представляет или, как можно разумно предполагать, будет представлять реальную опасность для людей, имущества или окружающей среды в период ответственности перевозчика.

Статья 16. Пожертвование грузом во время морского рейса

Невзирая на положения статей 11, 13 и 14, перевозчик или исполняющая сторона может пожертвовать грузом в море, если такая жертва приносится разумно в интересах общей безопасности или в целях защиты от угрозы человеческой жизни или другому имуществу, являющемуся элементом единого предприятия.

ГЛАВА 5. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА ЗА УТРАТУ,
ПОВРЕЖДЕНИЕ ИЛИ ЗАДЕРЖКУ В СДАЧЕ ГРУЗА

Статья 17. Основания ответственности

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

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

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

- a) непреодолимая сила;
- b) риски, опасности и несчастные случаи на море или в других судоходных водах;
- c) война, военные действия, вооруженные конфликты, пиратство, терроризм, восстания и народные волнения;
- d) карантинные ограничения; вмешательство со стороны правительств, государственных органов, правителей или народов или создаваемые ими препятствия, включая задержание, арест или конфискацию не по вине перевозчика или любого лица, указанного в статье 18;
- e) забастовки, локауты, приостановления или задержки работы;

- f) пожар на судне;
- g) скрытые дефекты, которые нельзя обнаружить при проявлении разумной осмотрительности;
- h) действие или бездействие грузоотправителя, документарного грузоотправителя, контролирующей стороны или любого другого лица, за действия которого грузоотправитель или документарный грузоотправитель несут ответственность согласно статье 33 или 34;
- i) погрузка, обработка, укладка или выгрузка груза, выполненные на основании договоренности, достигнутой в соответствии с пунктом 2 статьи 13, если только перевозчик или исполняющая сторона не осуществляют такую деятельность от имени грузоотправителя, документарного грузоотправителя или грузополучателя;
- j) убыль объема или веса либо любая другая утрата или повреждение, возникшие из-за внутренне присущих грузу дефектов, свойств или скрытых недостатков груза;
- k) недостаточность или плохое состояние упаковки или маркировки, которые произведены не перевозчиком или не от его имени;
- l) спасание или попытки спасания жизни на море;
- m) разумные меры по спасанию или попытки спасания имущества на море;
- n) разумные меры или попытки избежать ущерба окружающей среде;
- o) действия перевозчика во исполнение правомочий, предусмотренных в статьях 15 и 16.

4. Независимо от положений пункта 3 настоящей статьи, перевозчик несет ответственность за весь ущерб или его часть от утраты, повреждения или задержки:

- a) если истец докажет, что вина перевозчика или какого-либо лица, указанного в статье 18, вызвала событие или обстоятельство, на которые ссылается перевозчик, или способствовала ему; или
- b) если истец докажет, что иное событие или обстоятельство, не перечисленные в пункте 3 настоящей статьи, способствовали утрате, повреждению или задержке, и перевозчик не может доказать, что это событие или обстоятельство не могут быть отнесены на счет его вины или вины любого лица, указанного в статье 18.

5. Перевозчик, независимо от положений пункта 3 настоящей статьи, также несет ответственность за весь ущерб или его часть от утраты, повреждения или задержки, если:

- a) истец докажет, что утрата, повреждение или задержка были вызваны или, вероятно, вызваны, или им способствовали i) немореходное состояние судна; ii) ненадлежащее укомплектование экипажа, оснащение или снабжение судна; или iii) тот факт, что трюмы или другие части судна, в которых перевозится груз, а также любые контейнеры, предоставленные перевозчиком, в кото-

рых или на которых перевозится груз, не находились в должном или безопасном состоянии для получения, перевозки и хранения груза; и

b) перевозчик не может доказать, что i) утрата, повреждение или задержка не были вызваны любым из событий или обстоятельств, указанных в подпункте 5 (а) настоящей статьи, либо что ii) он выполнил свое обязательство проявлять надлежащую осмотрительность согласно статье 14.

6. Когда перевозчик частично освобождается от ответственности согласно настоящей статье, перевозчик несет ответственность только в той части, в какой такая утрата, повреждение или задержка могут быть отнесены на счет события или обстоятельства, за которые он несет ответственность согласно настоящей статье.

Статья 18. Ответственность перевозчика за других лиц

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

- a) любой исполняющей стороны;
- b) капитана или экипажа судна;
- c) служащих перевозчика или исполняющей стороны; или
- d) любого другого лица, которое исполняет или обязуется исполнить любые обязательства перевозчика в соответствии с договором перевозки, в той степени, в какой это лицо действует, прямо или косвенно, по просьбе перевозчика или под надзором или контролем перевозчика.

Статья 19. Ответственность морских исполняющих сторон

1. Морская исполняющая сторона несет обязательства и ответственность, возлагаемые на перевозчика в соответствии с настоящей Конвенцией, и имеет право на возражения и пределы ответственности перевозчика, предусмотренные в настоящей Конвенции, если:

a) морская исполняющая сторона получила груз для перевозки в Договариваемом государстве или сдала его в Договариваемом государстве, или осуществляла мероприятия в отношении груза в одном из портов Договариваемого государства; и

b) событие, вызвавшее утрату, повреждение или задержку, произошло: i) в период между прибытием груза в порт погрузки судна и его убытием из порта разгрузки судна; ii) когда груз находился в ее ведении; или iii) в любой другой момент в той мере, в какой она участвовала в осуществлении любых мероприятий, предусмотренных договором перевозки.

2. Если перевозчик соглашается взять на себя какие-либо другие обязательства, помимо обязательств, возлагаемых на перевозчика в соответствии с настоящей Конвенцией, или соглашается с тем, что его ответственность превышает пределы, указанные в соответствии с настоящей Конвенцией, то морская исполняющая сторона не связана таким соглашением, если только она прямо не соглашается принять такие обязательства или такие более широкие пределы ответственности.

3. Морская исполняющая сторона несет ответственность за нарушение своих обязательств по настоящей Конвенции, вызванное действиями или бездействием любого лица, на которое она возложила исполнение любых обязательств перевозчика согласно договору перевозки в соответствии с условиями, предусмотренными в пункте 1 настоящей статьи.

4. Ничто в настоящей Конвенции не возлагает ответственность на капитана или экипаж судна или на какого-либо служащего перевозчика или морской исполняющей стороны.

Статья 20. Солидарная ответственность

1. Если ответственность за утрату, повреждение или задержку в сдаче груза несут перевозчик и одна или несколько морских исполняющих сторон, то их ответственность является солидарной, но только в пределах, предусмотренных в соответствии с настоящей Конвенцией.

2. Без ущерба для положений статьи 61 совокупная ответственность всех таких лиц не превышает общих пределов ответственности в соответствии с настоящей Конвенцией.

Статья 21. Задержка в сдаче груза

Задержка в сдаче груза имеет место, когда груз не сдан в месте назначения, предусмотренном в договоре перевозки, до истечения согласованного срока.

Статья 22. Исчисление возмещения

1. С учетом положений статьи 59 сумма возмещения, подлежащего выплате перевозчиком за утрату или повреждение груза, исчисляется путем ссылки на стоимость такого груза в месте и в момент сдачи груза, установленных в соответствии со статьей 43.

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

3. В случае утраты или повреждения груза перевозчик не несет ответственности за выплату какого-либо возмещения сверх того, что предусмотрено в пунктах 1 и 2 настоящей статьи, за исключением случаев, когда перевозчик и грузоотправитель договорились исчислять возмещение иным способом в пределах, указанных в главе 16.

Статья 23. Уведомление в случае утраты, повреждения или задержки

1. В отсутствие доказательства противного считается, что перевозчик сдал груз в соответствии с его описанием в договорных условиях, если только уведомление в случае утраты или повреждения груза, указывающее на общий характер такой утраты или повреждения, не направлено перевозчику или исполняющей стороне, которые сдали груз, до или в момент сдачи груза или, ес-

ли утрата или повреждение не являются очевидными, в течение семи рабочих дней в месте сдачи груза после сдачи груза.

2. Ненаправление уведомления, указанного в настоящей статье, перевозчику или исполняющей стороне не затрагивает право требовать возмещение за утрату или повреждение груза в соответствии с настоящей Конвенцией, а также не затрагивает возложение бремени доказывания, предусмотренное в статье 17.

3. Уведомления, указанного в настоящей статье, не требуется в отношении утраты или повреждения, установленных в ходе совместной проверки груза лицом, которому он был сдан, и перевозчиком или морской исполняющей стороной, на которых возлагается ответственность.

4. Никакое возмещение в отношении задержки не подлежит уплате, если уведомление об ущербе, обусловленном задержкой, не было направлено перевозчику в течение двадцати одного календарного дня после сдачи груза.

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

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

ГЛАВА 6. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ КОНКРЕТНЫХ СТАДИЙ ПЕРЕВОЗКИ

Статья 24. Отклонение от курса

Если в соответствии с применимым законодательством отклонение судна от курса является нарушением обязательств перевозчика, такое отклонение само по себе не лишает перевозчика или морскую исполняющую сторону любого возражения или ограничения, предусмотренных настоящей Конвенцией, кроме как в той мере, в какой это предусмотрено в статье 61.

Статья 25. Палубный груз на судах

1. Груз может перевозиться на палубе судна только в том случае, если:
 - a) такая перевозка требуется законодательством;
 - b) он перевозится в или на контейнерах, или транспортных средствах, которые приспособлены для перевозки на палубе, и палуба специально приспособлена для перевозки таких контейнеров или транспортных средств; или
 - c) перевозка на палубе осуществляется в соответствии с договором перевозки или обычаями, обыкновениями или практикой в данной отрасли.

2. Положения настоящей Конвенции, касающиеся ответственности перевозчика, применяются к утрате, повреждению или задержке в сдаче груза, перевозимого на палубе в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, однако

перевозчик не несет ответственности за утрату или повреждение такого груза, или задержку в его сдаче, которые вызваны особыми рисками, связанными с его перевозкой на палубе, если груз перевозится в соответствии с подпунктами 1(а) или (с) настоящей статьи.

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

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

5. Если перевозчик и грузоотправитель прямо договорились о том, что груз будет перевозиться в трюме, то перевозчик не имеет права воспользоваться ограничением своей ответственности за любую утрату, повреждение или задержку в сдаче груза в той мере, в какой такая утрата, повреждение или задержка вызваны его перевозкой на палубе.

Статья 26. Перевозка до или после морской перевозки

Если утрата или повреждение груза или событие или обстоятельство, ведущие к задержке в его сдаче, возникают в период ответственности перевозчика, однако только до момента его погрузки на судно или только после момента его выгрузки из судна, то положения настоящей Конвенции не имеют преимущественной силы по сравнению с положениями другого международного документа, которые на момент такой утраты, повреждения или события или обстоятельства, ведущего к задержке:

а) в соответствии с положениями такого международного документа применялись бы в отношении всех или любых видов деятельности перевозчика, если грузоотправитель заключил с перевозчиком отдельный и прямой договор, касающийся конкретной стадии перевозки, на которой возникли утрата или повреждение груза или событие или обстоятельство, ведущие к задержке в его сдаче;

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

с) не могут быть нарушены на основании договора либо вообще, либо в ущерб грузоотправителю согласно такому документу.

ГЛАВА 7. ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ГРУЗОТПРАВИТЕЛЯ ПЕРЕД ПЕРЕВОЗЧИКОМ

Статья 27. Сдача груза к перевозке

1. Если только в договоре перевозки не согласовано иное, грузоотправитель сдает груз готовым к перевозке. В любом случае грузоотправитель сдает груз в таком состоянии, чтобы он выдержал предполагаемую перевозку,

включая его погрузку, обработку, укладку, увязку и закрепление, а также выгрузку, и чтобы он не причинил вреда людям или имуществу.

2. Грузоотправитель надлежащим образом и тщательно исполняет любое обязательство, принятое в соответствии с договоренностью, достигнутой согласно пункту 2 статьи 13.

3. Если контейнер упаковывается или транспортное средство грузится грузоотправителем, то грузоотправитель надлежащим образом и тщательно производит укладку, увязку и закрепление содержимого в или на таком контейнере или таком транспортном средстве таким образом, чтобы они не причинили вреда людям или имуществу.

*Статья 28. Сотрудничество грузоотправителя и перевозчика
в предоставлении информации и инструкций*

Перевозчик и грузоотправитель отвечают на просьбы друг друга о предоставлении информации и инструкций, требуемых для надлежащей обработки и перевозки груза, если такая информация имеется в распоряжении запрашиваемой стороны или предоставление таких инструкций входит в пределы разумной способности запрашиваемой стороны их предоставить и если такая информация и инструкции не могут быть разумно получены запрашивающей стороной из другого источника.

*Статья 29. Обязательство грузоотправителя в отношении
предоставления информации, инструкций и документов*

1. Грузоотправитель своевременно предоставляет перевозчику такие информацию, инструкции и документы, имеющие отношение к грузу, какие не могут быть разумно получены перевозчиком из другого источника и какие разумно необходимы для:

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

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

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

*Статья 30. Основания ответственности грузоотправителя
перед перевозчиком*

1. Грузоотправитель несет ответственность за потери или ущерб, понесенные перевозчиком, если перевозчик докажет, что такие потери или ущерб

были причинены нарушением обязательств грузоотправителя по настоящей Конвенции.

2. За исключением случаев потерь или ущерба, причиненных нарушением грузоотправителем своих обязательств по пункту 2 статьи 31 и статье 32, грузоотправитель полностью или частично освобождается от ответственности, если причина или одна из причин потерь или ущерба не может быть отнесена на счет его вины или вины любого лица, указанного в статье 34.

3. Если грузоотправитель частично освобождается от ответственности согласно настоящей статье, то грузоотправитель несет ответственность только за ту часть потерь или ущерба, которая может быть отнесена на счет его вины или вины любого лица, указанного в статье 35.

Статья 31. Информация для формулирования договорных условий

1. Грузоотправитель своевременно предоставляет перевозчику достоверную информацию, необходимую для формулирования договорных условий и выдачи транспортных документов или транспортных электронных записей, включая условия, указанные в пункте 1 статьи 36, наименование стороны, которая будет именоваться грузоотправителем в договорных условиях, наименование грузополучателя, если таковое имеется, и наименование лица, приказу которого должны быть выданы транспортный документ или транспортная электронная запись, если таковые имеются.

2. Считается, что грузоотправитель гарантировал достоверность информации, предоставляемой согласно пункту 1 настоящей статьи, на момент ее получения перевозчиком. Грузоотправитель возмещает перевозчику потери или ущерб, явившиеся результатом недостоверности такой информации.

Статья 32. Специальные правила об опасном грузе

Если груз в силу своих свойств или характера представляет собой или, как можно разумно предположить, по всей вероятности, станет представлять собой опасность для людей, имущества или окружающей среды, то:

а) грузоотправитель уведомляет перевозчика об опасных свойствах или характере груза своевременно до сдачи груза перевозчику или исполняющей стороне. Если грузоотправитель не делает этого и перевозчик или исполняющая сторона не узнают как-либо иначе об опасных свойствах или характере груза, то грузоотправитель несет перед перевозчиком ответственность за потери или ущерб, являющиеся результатом непредоставления такой информации; и

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

Статья 33. Принятие прав и обязательств грузоотправителя документарным грузоотправителем

1. Документарный грузоотправитель несет обязательства и ответственность, возлагаемые на грузоотправителя в соответствии с настоящей главой и согласно статье 55, и пользуется правами и возражениями грузоотправителя, предусмотренными в настоящей главе и главе 13.

2. Пункт 1 настоящей статьи не затрагивает обязательства, ответственность, права или возражения грузоотправителя.

Статья 34. Ответственность грузоотправителя за других лиц

Грузоотправитель несет ответственность за нарушение своих обязательств по настоящей Конвенции, вызванное действиями или бездействием любого лица, включая служащих, агентов и субподрядчиков, которым он поручил исполнение любого из своих обязательств, однако грузоотправитель не несет ответственности за действия или бездействие перевозчика или исполняющей стороны, действующих от имени перевозчика, которым грузоотправитель поручил исполнение своих обязательств.

ГЛАВА 8. ТРАНСПОРТНЫЕ ДОКУМЕНТЫ И ТРАНСПОРТНЫЕ ЭЛЕКТРОННЫЕ ЗАПИСИ

Статья 35. Выдача транспортного документа или транспортной электронной записи

Если только грузоотправитель и перевозчик не договорились о неиспользовании транспортного документа или транспортной электронной записи или их неиспользование не соответствует обычаю, обыкновению или практике в данной отрасли, то при сдаче груза к перевозке перевозчику или исполняющей стороне грузоотправитель или, если грузоотправитель дает на то свое согласие, документарный грузоотправитель имеет право на получение от перевозчика, по выбору грузоотправителя:

а) необоротного транспортного документа или, с учетом подпункта (а) статьи 8, необоротной транспортной электронной записи; или

б) соответствующего оборотного транспортного документа или, с учетом подпункта (а) статьи 8, оборотной транспортной электронной записи, если только грузоотправитель и перевозчик не договорились о неиспользовании оборотного транспортного документа или оборотной транспортной электронной записи или их неиспользование не соответствует обычаю, обыкновению или практике в данной отрасли.

Статья 36. Договорные условия

1. Договорные условия в транспортном документе или транспортной электронной записи, указанных в статье 35, должны включать следующую информацию, предоставленную грузоотправителем:

а) надлежащее описание груза для транспортировки;

б) основные марки, необходимые для идентификации груза;

- c) число мест или предметов, или количество груза; и
 - d) вес груза, если он указан грузоотправителем.
2. Договорные условия в транспортном документе или транспортной электронной записи, указанных в статье 35, должны также включать:
- a) заявление о внешнем виде и состоянии груза в момент его получения перевозчиком или исполняющей стороной для перевозки;
 - b) наименование и адрес перевозчика;
 - c) дату получения перевозчиком или исполняющей стороной груза или погрузки груза на борт судна, или выдачи транспортного документа или транспортной электронной записи; и
 - d) если транспортный документ является оборотным, число оригиналов оборотного транспортного документа, если выдан более чем один оригинал.
3. Договорные условия в транспортном документе или транспортной электронной записи, указанных в статье 35, должны также включать:
- a) наименование и адрес грузополучателя, если они указаны грузоотправителем;
 - b) название судна, если оно указано в договоре перевозки;
 - c) место получения груза и место его сдачи, если оно известно перевозчику;
 - d) порт погрузки и порт разгрузки, если они указаны в договоре перевозки.
4. Для целей настоящей статьи формулировка "внешний вид и состояние груза" в подпункте 2 (а) настоящей статьи означает вид и состояние груза, определяемые на основе:
- a) разумного внешнего осмотра груза в упакованном виде в момент его сдачи грузоотправителем перевозчику или исполняющей стороне; и
 - b) любого дополнительного осмотра, который перевозчик или исполняющая сторона фактически проводят до выдачи транспортного документа или транспортной электронной записи.

Статья 37. Идентификация перевозчика

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

2. Если в договорных условиях какое-либо лицо не идентифицируется в качестве перевозчика, как это требуется согласно подпункту 2(b) статьи 36, однако в договорных условиях указывается, что груз был погружен на борт поименованного судна, то перевозчиком считается зарегистрированный владелец этого судна, если только такой владелец не докажет, что в отношении этого судна действовал бербоут-чартер во время перевозки, и не укажет наименова-

ние и адрес фрахтователя судна по бербоут-чартеру, который в таком случае будет считаться перевозчиком. В ином случае зарегистрированный владелец судна может опровергнуть предположение о том, что он является перевозчиком, указав наименование и адрес перевозчика. Фрахтователь судна по бербоут-чартеру может опровергнуть предположение о том, что он является перевозчиком, в том же порядке.

3. Ничто в настоящей статье не препятствует истцу в доказывании того, что любое лицо, иное, чем лицо, указанное в договорных условиях или в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи, является перевозчиком.

Статья 38. Подпись

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

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

Статья 39. Недостатки в договорных условиях

1. Отсутствие или недостоверность одного или более договорных условий, указанных в пунктах 1, 2 или 3 статьи 36, сами по себе не влияют на правовой характер или действительность транспортного документа или транспортной электронной записи.

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

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

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

3. Если в договорных условиях не указываются внешний вид и состояние груза в момент его получения перевозчиком или исполняющей стороной, то считается, что в договорных условиях указано, что груз имел хороший внешний вид и состояние в момент его получения перевозчиком или исполняющей стороной.

Статья 40. Оговорки в отношении информации о грузе в договорных условиях

1. Перевозчик может включить в отношении информации, указанной в пункте 1 статьи 36, соответствующую оговорку для указания того, что перевозчик не несет ответственности за достоверность информации, предоставленной грузоотправителем, если:

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

б) перевозчик имеет разумные основания полагать, что какое-либо существенное положение в транспортном документе или транспортной электронной записи является неверным или вводит в заблуждение.

2. Без ущерба для пункта 1 настоящей статьи перевозчик может включить в информацию, указанную в пункте 1 статьи 36, при обстоятельствах и в порядке, установленных в пунктах 3 и 4 настоящей статьи, оговорку, с тем чтобы указать, что перевозчик не несет ответственности за достоверность информации, предоставленной грузоотправителем.

3. В случае, когда груз не сдан перевозчику или исполняющей стороне к перевозке в закрытом контейнере или транспортном средстве или когда груз сдан в закрытом контейнере или транспортном средстве и перевозчик или исполнительная сторона фактически осматривают груз, перевозчик может включить в отношении информации, указанной в пункте 1 статьи 36, соответствующую оговорку, если:

а) перевозчик не имел практически реальной или коммерчески разумной возможности проверить информацию, предоставленную грузоотправителем, и в этом случае он может указать, какую информацию он не смог проверить; или

б) перевозчик имеет разумные основания полагать, что информация, предоставленная грузоотправителем, является недостоверной, и в этом случае он может включить положение о том, что он разумно считает достоверной информацией.

4. Если груз сдан перевозчику или исполняющей стороне к перевозке в закрытом контейнере или транспортном средстве, то перевозчик может включить соответствующую оговорку в отношении информации, указанной в:

а) подпунктах 1(a), (b) или (c) статьи 36, если:

i) перевозчик или исполняющая сторона фактически не осмотрели груз внутри контейнера или транспортного средства; и

ii) ни перевозчик, ни исполняющая сторона иным образом фактически не ознакомились с содержимым контейнера или транспортного средства до выдачи транспортного документа и транспортной электронной записи; и

б) подпункте 1(d) статьи 36, если:

i) ни перевозчик, ни исполняющая сторона не взвешивали контейнер или транспортное средство и грузоотправитель и перевозчик не договорились до отгрузки о том, что контейнер или транспортное средство будет взвешиваться и что вес будет указан в договорных условиях; или

ii) не существовало практически реальной или коммерчески разумной возможности проверить вес контейнера или транспортного средства.

Статья 41. Доказательственная сила договорных условий

Кроме как в той мере, в какой в отношении договорных условий была сделана оговорка при обстоятельствах и в порядке, установленных в статье 40:

а) транспортный документ или транспортная электронная запись являются доказательством *prima facie* получения перевозчиком груза, как он описан в договорных условиях;

б) доказательство противного, предоставленное перевозчиком в отношении любых договорных условий, не допускается, если такие договорные условия включены в:

i) оборотный транспортный документ или оборотную транспортную электронную запись, которые передаются третьей стороне, действующей добросовестно, или

ii) необоротный транспортный документ, в котором указывается, что он должен быть передан для обеспечения сдачи груза, и который передается грузополучателю, действующему добросовестно;

с) доказательство противного, предоставленное перевозчиком, не допускается применительно к грузополучателю, действовавшему добросовестно в отношении любых следующих договорных условий, которые включены в необоротный транспортный документ или необоротную транспортную электронную запись:

i) договорных условий, указанных в пункте 1 статьи 36, когда такие договорные условия предоставляются перевозчиком;

ii) числа, типа и идентификационных номеров контейнеров, но не идентификационных номеров контейнерных пломб; и

iii) договорных условий, указанных в пункте 2 статьи 36.

Статья 42. " Фрахт с предоплатой "

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

ГЛАВА 9. СДАЧА ГРУЗА

Статья 43. Обязательство принять сдачу груза

Когда груз прибывает в место назначения, грузополучатель, требующий сдачу груза в соответствии с договором перевозки, принимает сдачу груза в момент или в течение срока и в месте, согласованных в договоре перевозки, или, в отсутствие такого соглашения, в момент и в месте, в которых, с учетом условий договора, обычаев, обыкновений и практики в данной отрасли и обстоятельств перевозки, сдачи груза можно было бы разумно ожидать.

Статья 44. Обязательство подтвердить получение груза

По просьбе перевозчика или исполняющей стороны, которые сдают груз, грузополучатель подтверждает получение груза от перевозчика или исполняющей стороны таким образом, как это принято в месте сдачи груза. Перевозчик может отказать в сдаче груза, если грузополучатель отказывается подтвердить его получение.

Статья 45. Сдача груза в том случае, когда оборотный транспортный документ или обратная транспортная электронная запись не выданы

Если оборотный транспортный документ или обратная транспортная электронная запись не выданы:

а) перевозчик сдает груз грузополучателю в тот момент и в том месте, которые указаны в статье 43. Перевозчик может отказать в сдаче груза, если, получив просьбу перевозчика, лицо, утверждающее, что оно является грузополучателем, надлежащим образом не идентифицирует себя в качестве грузополучателя;

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

с) без ущерба для положений пункта 1 статьи 48, если груз не может быть сдан по той причине, что i) грузополучатель после получения уведомления о прибытии груза не требует в момент или в течение срока, о которых говорится в статье 43, сдачи груза перевозчиком после его прибытия в место назначения; ii) перевозчик отказывается в сдаче груза по той причине, что лицо, утверждающее, что оно является грузополучателем, надлежащим образом не идентифицирует себя в качестве грузополучателя; или iii) перевозчик, предприняв разумные усилия, не может найти грузополучателя с тем, чтобы запросить инструкции в отношении сдачи груза, перевозчик может сообщить об этом контролирующей стороне и запросить инструкции в отношении сдачи груза. Если, предприняв разумные усилия, перевозчик не может найти контролируемую сторону, перевозчик может сообщить об этом грузоотправителю и запросить инструкции в отношении сдачи груза. Если, предприняв разумные усилия, перевозчик не может найти грузоотправителя, перевозчик может сообщить об этом документарному грузоотправителю и запросить инструкции в отношении сдачи груза;

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

Статья 46. Сдача груза в том случае, когда необоротный транспортный документ, требующий передачи, выдан

Если необоротный транспортный документ, в котором указывается, что он должен быть передан для сдачи груза, выдан:

а) перевозчик сдает груз грузополучателю в тот момент и в том месте, которые указаны в статье 43, после того, как грузополучатель, по просьбе перевозчика, надлежащим образом идентифицирует себя и передает необоротный документ. Перевозчик может отказать в сдаче груза, если лицо, утверждающее, что оно является грузополучателем, надлежащим образом не идентифицирует себя по просьбе перевозчика, и отказывает в сдаче груза, если необоротный документ не передается. В случае выдачи более чем одного оригинала необоротного документа, достаточно передачи одного оригинала, а другие оригиналы утрачивают юридическую силу или перестают быть действительными;

б) без ущерба для положений пункта 1 статьи 48, если груз не может быть сдан по той причине, что i) грузополучатель, получив уведомление о прибытии груза, не требует в момент или в течение срока, о которых говорится в статье 43, сдачи груза перевозчиком после его прибытия в место назначения; ii) перевозчик отказывает в сдаче груза по той причине, что лицо, утверждающее, что оно является грузополучателем, надлежащим образом не идентифицирует себя в качестве грузополучателя, или не передает транспортный документ; или iii) перевозчик, предприняв разумные усилия, не может найти грузополучателя с тем, чтобы запросить инструкции в отношении сдачи груза, то перевозчик может сообщить об этом грузоотправителю и запросить инструкции в отношении сдачи груза. Если, предприняв разумные усилия, перевозчик не может найти грузоотправителя, то перевозчик может сообщить об этом документарному грузоотправителю и запросить инструкции в отношении сдачи груза;

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

Статья 47. Сдача груза в том случае, когда оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись выданы

1. Если оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись выданы:

а) держатель оборотного транспортного документа или оборотной транспортной электронной записи вправе требовать от перевозчика сдачи груза после его прибытия в место назначения, и в этом случае перевозчик сдает груз в тот момент и в том месте, которые указаны в статье 43, данному держателю:

i) после передачи оборотного транспортного документа и, если держателем является одно из лиц, указанных в подпункте 10 (a)(i) статьи 1, после того, как держатель надлежащим образом идентифицирует себя; или

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

б) перевозчик отказывает в сдаче груза в случае невыполнения требований, предусмотренных в подпункте (a)(i) или (a)(ii) настоящего пункта;

с) в случае выдачи более чем одного оригинала оборотного транспортного документа и если число оригиналов указано в этом документе, достаточно передачи одного оригинала, а другие оригиналы утрачивают юридическую силу или перестают быть действительными. Если оборотная транспортная электронная запись была использована, такая транспортная электронная запись утрачивает юридическую силу или перестает быть действительной после сдачи груза держателю в соответствии с процедурами, указанными в пункте 1 статьи 9;

2. Без ущерба для положений пункта 1 статьи 48, если в оборотном транспортном документе или оборотной транспортной электронной записи прямо указывается, что груз может быть сдан без передачи транспортного документа или транспортной электронной записи, применяется следующее правило:

а) если груз не может быть сдан по той причине, что i) держатель, получив уведомление о прибытии груза, не требует сдачи груза перевозчиком после его прибытия в место назначения в момент или в течение срока, указанного в статье 43; ii) перевозчик отказывает в сдаче груза по той причине, что лицо, утверждающее, что оно является держателем, надлежащим образом не идентифицирует себя в качестве одного из лиц, указанных в подпункте 10 (а)(i) статьи 1; или iii) перевозчик, предприняв разумные усилия, не может найти держателя, с тем чтобы запросить инструкции в отношении сдачи груза, то перевозчик может сообщить об этом грузоотправителю и запросить инструкции в отношении сдачи груза. Если, предприняв разумные усилия, перевозчик не может найти грузоотправителя, то перевозчик может сообщить об этом документарному грузоотправителю и запросить инструкции в отношении сдачи груза;

б) перевозчик, сдающий груз по инструкции грузоотправителя или документарного грузоотправителя в соответствии с подпунктом 2 (а) настоящей статьи, освобождается от своего обязательства сдать груз согласно договору перевозки держателю независимо от того, был ли ему передан оборотный транспортный документ или в состоянии ли лицо, требующее сдать груз согласно оборотной транспортной электронной записи, доказать в соответствии с процедурами, указанными в пункте 1 статьи 9, что оно является держателем;

с) лицо, дающее инструкции согласно подпункту 2 (а) настоящей статьи, возмещает перевозчику потери, возникшие в результате его ответственности перед держателем согласно подпункту 2 (е) настоящей статьи. Перевозчик может отказаться выполнять эти инструкции, если это лицо не предоставляет адекватное обеспечение, о чем перевозчик может разумно просить;

д) лицо, которое после того, как перевозчик сдал груз в соответствии с подпунктом 2 (б) настоящей статьи, становится держателем оборотного транспортного документа или оборотной транспортной электронной записи на основании любого договора или другого соглашения, заключенного до такой сдачи груза, приобретает права по отношению к перевозчику согласно договору перевозки, за исключением права требовать сдачи груза;

е) невзирая на подпункты 2 (б) и 2 (д) настоящей статьи, держатель, который становится держателем после такой сдачи груза и который в момент, когда он стал держателем, не знал и не мог разумно знать о такой сдаче, приобре-

тает права, предусмотренные в оборотном транспортном документе или в оборотной транспортной электронной записи. Если в договорных условиях указывается ожидаемое время прибытия груза или указывается, как получить информацию о том, был ли груз сдан, предполагается, что держатель в момент, когда он стал держателем, знал или мог разумно знать о сдаче груза.

Статья 48. Груз, оставшийся не сданным

1. Для целей настоящей статьи груз считается оставшимся не сданным только в том случае, если после его прибытия в место назначения:

- a) грузополучатель не принимает сдачу груза согласно настоящей главе в тот момент и в том месте, которые указаны в статье 43;
- b) контролирующая сторона, держатель, грузоотправитель или документарный грузоотправитель не могут быть найдены или не дают перевозчику надлежащих инструкций согласно статьям 45, 46 и 47;
- c) перевозчик вправе или обязан отказать в сдаче груза в соответствии со статьями 44, 45, 46 и 47;
- d) перевозчику не разрешается сдавать груз грузополучателю в соответствии с законодательством или нормативными актами места, в котором запрашивается сдача груза; или
- e) груз не может быть сдан перевозчиком по иным причинам.

2. Без ущерба для каких бы то ни было иных прав, которыми перевозчик может обладать по отношению к грузоотправителю, контролирующей стороне или грузополучателю, в случае, если груз остается не сданным, перевозчик может под риск и за счет лица, имеющего права на груз, принимать такие меры в отношении груза, какие могут разумно требоваться при сложившихся обстоятельствах, в том числе:

- a) поместить груз на склад в любом приемлемом месте;
- b) распаковать груз, если он упакован в контейнеры или транспортные средства, или принять другие меры в отношении груза, в том числе переместить его; и
- c) распорядиться о продаже или уничтожении груза в соответствии с практикой или законодательством или нормативными актами того места, где находится груз в данный момент.

3. Перевозчик может воспользоваться этими правами согласно пункту 2 настоящей статьи только после того, как он направил разумное уведомление о предполагаемых мерах согласно пункту 2 настоящей статьи лицу, указанному в договорных условиях в качестве лица, которое необходимо уведомить о прибытии груза в место назначения, если такое лицо указано, а также одному из следующих лиц в порядке их перечисления: грузополучателю, контролирующей стороне или грузоотправителю, если такие лица известны перевозчику.

4. Если груз продается в соответствии с подпунктом 2 (с) настоящей статьи, перевозчик удерживает поступления от продажи груза в интересах лица, имеющего права на груз, при условии вычета суммы на возмещение любых

расходов, понесенных перевозчиком, и любых других сумм, которые причитаются перевозчику в связи с перевозкой этого груза.

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

Статья 49. Удержание груза

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

ГЛАВА 10. ПРАВА КОНТРОЛИРУЮЩЕЙ СТОРОНЫ

Статья 50. Осуществление и объем права контроля над грузом

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

- а) правом давать или изменять инструкции в отношении груза, которые не представляют собой изменения договора перевозки;
- б) правом получения груза в запланированном порту захода или, при сухопутной перевозке, в любом месте на маршруте следования; и
- с) правом заменять грузополучателя любым другим лицом, включая контролируемую сторону.

2. Право контроля над грузом сохраняется в течение всего периода ответственности перевозчика, как предусмотрено в статье 12, и прекращается по истечении этого периода.

Статья 51. Идентификация контролирующей стороны и передача права контроля над грузом

1. За исключением случаев, указанных в пунктах 2, 3 и 4 настоящей статьи:

- а) грузоотправитель является контролирующей стороной, если только грузоотправитель при заключении договора перевозки не назначает в качестве контролирующей стороны грузополучателя, документарного грузоотправителя или другое лицо;
- б) контролирующая сторона вправе передать право контроля над грузом другому лицу. Передача права вступает в силу по отношению к перевозчику после того, как сторона, передающая право, уведомляет его о такой передаче и сторона, которой передается право, становится контролирующей стороной; и
- с) контролирующая сторона надлежащим образом идентифицирует себя при осуществлении своего права контроля над грузом.

2. Если выдан необоротный транспортный документ, в котором указывается, что он должен быть передан для сдачи груза:

а) грузоотправитель является контролирующей стороной и может передать право контроля над грузом поименованному в транспортном документе грузополучателю посредством передачи такому лицу транспортного документа без индоссаменты. В случае выдачи более чем одного оригинала документа для осуществления передачи права контроля над грузом передаются все оригиналы; и

б) для осуществления своего права контроля над грузом контролирующая сторона предъявляет транспортный документ и надлежащим образом идентифицирует себя. В случае выдачи более чем одного оригинала документа предъявляются все оригиналы, а если этого не сделано, то право контроля над грузом не может быть осуществлено.

3. Если выдан оборотный транспортный документ:

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

б) держатель может передать право контроля над грузом путем передачи оборотного транспортного документа другому лицу в соответствии со статьей 57. В случае выдачи более чем одного оригинала такого документа для осуществления передачи права контроля над грузом такому лицу передаются все оригиналы; и

с) для осуществления права контроля над грузом держатель предъявляет оборотный транспортный документ перевозчику, и, если держателем является одно из лиц, указанных в подпункте 10(а)(i) статьи 1, держатель надлежащим образом идентифицирует себя. В случае выдачи более чем одного оригинала документа предъявляются все оригиналы, а если этого не сделано, то право контроля над грузом не может быть осуществлено.

4. Если выдана оборотная транспортная электронная запись:

а) держатель является контролирующей стороной;

б) держатель может передать право контроля над грузом другому лицу путем передачи оборотной транспортной электронной записи в соответствии с процедурами, указанными в пункте 1 статьи 9; и

с) для осуществления права контроля над грузом держатель доказывает в соответствии с процедурами, указанными в пункте 1 статьи 9, что он является держателем.

Статья 52. Выполнение инструкций перевозчиком

1. С учетом положений пунктов 2 и 3 настоящей статьи перевозчик выполняет инструкции, указанные в статье 50, если:

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

b) такие инструкции могут быть разумно выполнены в соответствии с их условиями в тот момент, когда они поступают к перевозчику; и

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

2. В любом случае контролирующая сторона возмещает перевозчику любые разумные дополнительные расходы, которые перевозчик может понести, и гарантирует перевозчику возмещение потерь или ущерба, которые перевозчик может понести в результате заботливого выполнения им любой инструкции в соответствии с настоящей статьей, включая компенсацию, которую перевозчик может оказаться обязанным выплатить за утрату или повреждение перевозимого им другого груза.

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

4. Ответственность перевозчика за утрату или повреждение груза, или задержку в его сдаче в результате невыполнения им инструкций контролирующей стороны в нарушение его обязательства в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи регулируется положениями статей 17-23, а размер возмещения, подлежащего выплате перевозчиком, – положениями статей 59-61.

Статья 53. Груз, считающийся сданным

Груз, который сдается согласно инструкции в соответствии с пунктом 1 статьи 52, считается сданным в месте назначения, и в отношении такого груза применяются положения главы 9, касающиеся такой сдачи груза.

Статья 54. Изменения в договоре перевозки

1. Контролирующая сторона является единственным лицом, которое может договариваться с перевозчиком об иных изменениях в договоре перевозки, чем изменения, указанные в подпунктах 1 (b) и (c) статьи 50.

2. Изменения в договоре перевозки, в том числе изменения, указанные в подпунктах 1 (b) и (c) статьи 50, излагаются в оборотном транспортном документе или в необоротном транспортном документе, требующем передачи, или включаются в оборотную транспортную электронную запись, или, по просьбе контролирующей стороны, указываются в необоротном транспортном документе или включаются в необоротную транспортную электронную запись. При изложении или включении таких изменений они подписываются в соответствии со статьей 38.

Статья 55. Предоставление дополнительной информации, инструкций или документов перевозчику

1. Контролирующая сторона, по просьбе перевозчика или исполняющей стороны, своевременно предоставляет информацию, инструкции или до-

кументы, касающиеся груза, которые еще не предоставлены грузоотправителем и не являются разумно доступными перевозчику из других источников и в которых перевозчик может разумно нуждаться для выполнения своих обязательств по договору перевозки.

2. Если перевозчик, предприняв разумные усилия, не в состоянии найти контролируемую сторону или если контролирующая сторона не в состоянии предоставить надлежащую информацию, инструкции или документы перевозчику, то их предоставляет грузоотправитель. Если перевозчик, предприняв разумные усилия, не в состоянии найти грузоотправителя, то такую информацию, инструкции или документы предоставляет документарный грузоотправитель.

Статья 56. Изменение по договоренности

Стороны договора перевозки могут изменять действие подпунктов 1 (b) и (c) статьи 50, пункта 2 статьи 50 и статьи 52. Стороны могут также ограничивать или исключать возможность передачи права контроля над грузом, указанной в подпункте 1 (b) статьи 51.

ГЛАВА 11. ПЕРЕДАЧА ПРАВ

Статья 57. Случаи, когда оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись выданы

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

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

б) без индоссамента, если: i) документ является документом на предъявителя или документом с бланковым индоссаментом; или ii) документ выдан приказу поименованного лица и передача осуществляется между первым держателем и таким поименованным лицом.

2. Если выдана оборотная транспортная электронная запись, ее держатель может передать права, закрепленные в этой транспортной электронной записи, независимо от того, выдана ли она приказу или приказу поименованного лица, путем передачи транспортной электронной записи в соответствии с процедурами, указанными в пункте 1 статьи 9.

Статья 58. Ответственность держателя

1. Без ущерба для положений статьи 55 держатель, который не является грузоотправителем и который не осуществляет какое-либо право в соответствии с договором перевозки, не принимает на себя никакой ответственности в соответствии с договором перевозки только на том основании, что он является держателем.

2. Держатель, который не является грузоотправителем и который осуществляет какое-либо право в соответствии с договором перевозки, принимает

на себя любую ответственность, возлагаемую на него договором перевозки, в той мере, в какой такая ответственность предусмотрена в оборотном транспортном документе или оборотной транспортной электронной записи или вытекает из них.

3. Для целей пунктов 1 и 2 настоящей статьи держатель, который не является грузоотправителем, не осуществляет какое-либо право в соответствии с договором перевозки только потому, что он:

а) договаривается с перевозчиком в соответствии со статьей 10 заменить оборотный транспортный документ оборотной транспортной электронной записью или заменить оборотную транспортную электронную запись оборотным транспортным документом; или

б) передает свои права в соответствии со статьей 57.

ГЛАВА 12. ПРЕДЕЛЫ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

Статья 59. Пределы ответственности

1. С учетом положений статьи 60 и пункта 1 статьи 61 ответственность перевозчика за нарушения его обязательств по настоящей Конвенции ограничивается 875 расчетными единицами за место или другую единицу отгрузки или 3 расчетными единицами за один килограмм веса брутто груза, являющегося предметом иска или спора, в зависимости от того, какая сумма выше, за исключением случаев, когда стоимость груза была заявлена грузоотправителем и включена в договорные условия или когда перевозчик и грузоотправитель согласовали большую сумму по сравнению с суммой ограничения ответственности, указанной в настоящей статье.

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

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

Статья 60. Пределы ответственности за потерю, причиненную задержкой

С учетом пункта 2 статьи 61 размер компенсации за утрату или повреждение груза, обусловленные задержкой, исчисляется в соответствии со статьей 22, и ответственность за экономические потери, причиненные задержкой, ограничивается суммой, эквивалентной 2,5-кратному размеру фрахта, подлежащего уплате в отношении задержанного сдачей груза. Общий размер суммы, подлежащей уплате согласно настоящей статье и пункту 1 статьи 59, не может превышать предел, который был бы установлен согласно пункту 1 статьи 59 в отношении полной утраты соответствующего груза.

Статья 61. Утрата права на ограничение ответственности

1. Ни перевозчик, ни любое из лиц, указанных в статье 18, не имеет права на ограничение ответственности, как это предусмотрено в статье 59 или как это предусмотрено в договоре перевозки, если истец докажет, что ущерб, причиненный в результате нарушения обязательства перевозчика по настоящей Конвенции может быть отнесен на счет личного действия или бездействия лица, претендующего на право ограничить ответственность, совершенного с намерением причинить такой ущерб, или вследствие грубой неосторожности и с пониманием вероятности возникновения такого ущерба.

2. Ни перевозчик, ни любое из лиц, указанных в статье 18, не имеет права на ограничение ответственности, как это предусмотрено в статье 60, если истец докажет, что задержка в сдаче груза вызвана личным действием или бездействием лица, претендующего на право ограничить ответственность, совершенным с намерением причинить такой ущерб вследствие задержки или вследствие грубой неосторожности и с пониманием вероятности возникновения такого ущерба.

ГЛАВА 13. СРОК ДЛЯ ПРЕДЪЯВЛЕНИЯ ИСКА

Статья 62. Исковая давность

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

2. Срок, указанный в пункте 1 настоящей статьи, начинается в день, в который перевозчик сдал груз, или, в случае, когда груз не был сдан или была сдана только часть груза, в последний день, в который груз должен был быть сдан. День, в который начинается этот срок, в него не включается.

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

Статья 63. Продление срока для предъявления иска

Срок, предусмотренный в статье 62, не подлежит приостановлению или прерыванию, но лицо, которому предъявлен иск, может в любое время в тече-

ние этого срока продлить этот срок путем заявления, сделанного истцу. Этот срок может быть далее продлен путем другого заявления или заявлений.

Статья 64. Иск о возмещении

Иск о возмещении может быть предъявлен каким-либо лицом, признанным ответственным, по истечении срока, предусмотренного в статье 62, если иск о возмещении предъявляется в течение более позднего из следующих сроков:

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

б) в течение девяноста дней, начиная со дня, когда лицо, предъявляющее иск о возмещении, либо оплатило требование, либо получило повестку о возбуждении производства против него самого, в зависимости от того, что произошло раньше.

Статья 65. Иски в отношении лица, идентифицированного в качестве перевозчика

Иск в отношении фрахователя по бербоут-чартеру или лица, идентифицированного в качестве перевозчика согласно пункту 2 статьи 37, может быть предъявлен после истечения срока, предусмотренного в статье 62, если такой иск предъявляется в течение более позднего из следующих сроков:

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

б) в течение девяноста дней, начиная со дня, когда перевозчик был идентифицирован или когда зарегистрированный владелец или фрахователь по бербоут-чартеру опроверг презумпцию того, что он является перевозчиком, согласно пункту 2 статьи 37.

ГЛАВА 14. ЮРИСДИКЦИЯ

Статья 66. Иски в отношении перевозчика

Если только договор перевозки не содержит соглашение об исключительном выборе суда, которое соответствует статье 67 или 72, истец имеет право возбуждать судебное производство в соответствии с настоящей Конвенцией в отношении перевозчика:

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

i) domicilio перевозчика;

ii) место получения груза, согласованное в договоре перевозки;

iii) место сдачи груза, согласованное в договоре перевозки; или

iv) порт, в котором груз первоначально грузится на судно, или порт, в котором груз окончательно выгружается из судна; или

б) в компетентном суде или судах, определенных по соглашению между грузоотправителем и перевозчиком для целей принятия решений по искам в отношении перевозчика, которые могут возникнуть согласно настоящей Конвенции.

Статья 67. Соглашения о выборе суда

1. Юрисдикция суда, выбранного в соответствии с пунктом (b) статьи 66, является исключительной в отношении споров между сторонами договора только в том случае, если стороны достигают соглашения об этом и если предоставляющее юрисдикцию соглашение:

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

б) ясно указывает на суды одного из Договаривающихся государств или на один или несколько конкретных судов одного из Договаривающихся государств.

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

а) суд находится в одном из мест, указанных в пункте (a) статьи 66;

б) такое соглашение содержится в транспортном документе или транспортной электронной записи;

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

г) право суда, рассматривающего иск, признает, что данное лицо может быть связано соглашением об исключительном выборе суда.

Статья 68. Иски в отношении морской исполняющей стороны

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

а) domicilio морской исполняющей стороны; или

б) порт, в котором морская исполняющая сторона получает груз, или порт, в котором груз сдается морской исполняющей стороной, или порт, в котором морская исполняющая сторона осуществляет свои действия в отношении груза.

*Статья 69. Отсутствие дополнительных оснований
для юрисдикции*

С учетом статей 71 и 72 никакое судебное разбирательство в соответствии с настоящей Конвенцией в отношении перевозчика или морской исполняющей стороны не может быть возбуждено в суде, не указанном согласно статьям 66 или 68.

*Статья 70. Арест и меры предварительного или обеспечительного
характера*

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

- a) требования настоящей главы не выполняются; или
- b) какая-либо международная конвенция, которая применяется в данном государстве, не предусматривает этого.

Статья 71. Объединение и перенос исков

1. За исключением случаев, когда имеется соглашение об исключительном выборе суда, которое является обязательным согласно статьям 67 или 72, если один иск предъявляется в отношении как перевозчика, так и морской исполняющей стороны в связи с одним и тем же событием, то такой иск может быть предъявлен только в суде, указанном согласно обеим статьям 66 и 68. При отсутствии такого суда такой иск может быть предъявлен в суде, указанном согласно подпункту (b) статьи 68, если такой суд имеется.

2. За исключением случаев, когда имеется соглашение об исключительном выборе суда, которое является обязательным согласно статьям 67 или 72, перевозчик или морская исполняющая сторона, предъявляющие иск, который имеет своей целью заявление об отсутствии ответственности, или любой другой иск, по которому какое-либо лицо лишалось бы права на выбор суда в соответствии со статьями 66 или 68, должны, по просьбе ответчика, отозвать свой иск после того, как ответчик выбрал суд, указанный согласно статьям 66 или 68, в зависимости от того, какая из них является применимой, в котором иск может быть вновь предъявлен.

*Статья 72. Соглашение после возникновения спора и юрисдикция
в случае явки ответчика*

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

2. Компетентный суд, в который является ответчик без оспаривания юрисдикции в соответствии с правилами этого суда, обладает юрисдикцией в отношении этих сторон.

Статья 73. Признание и приведение в исполнение

1. Решение, вынесенное судом, обладающим юрисдикцией в соответствии с настоящей Конвенцией, в одном Договаривающемся государстве, подлежит признанию и приведению в исполнение в другом Договаривающемся государстве в соответствии с правом такого другого Договаривающегося государства, если оба государства сделали заявление в соответствии со статьей 74.

2. Суд может отказать в признании и приведении в исполнение на основаниях для отказа в признании и приведении в исполнение, которые допускаются правом данного суда.

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

Статья 74. Применение главы 14

Положения настоящей главы являются обязательными только для тех Договаривающихся государств, которые в соответствии со статьей 91 заявили о том, что эти положения будут для них обязательными.

ГЛАВА 15. АРБИТРАЖ

Статья 75. Арбитражные соглашения

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

2. Арбитражное разбирательство, по выбору лица, заявляющего требование в отношении перевозчика, проводится в:

- а) любом месте, указанном с этой целью в арбитражном соглашении; или
- б) любом другом месте, находящемся в государстве, в котором находится любое из следующих мест:
 - i) domicilio перевозчика;
 - ii) место получения груза, согласованное в договоре перевозки;
 - iii) место сдачи груза, согласованное в договоре перевозки; или
 - iv) порт, в котором груз первоначально грузится на судно, или порт, в котором груз окончательно выгружается из судна.

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

- а) заключен на индивидуальной основе; либо

b) содержит прямое заявление о существовании арбитражного соглашения и конкретно указывает на разделы договора об организации перевозок, содержащие арбитражное соглашение.

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

a) место арбитража, указанное в соглашении, находится в одном из мест, указанных в подпункте 2 (b) настоящей статьи;

b) соглашение содержится в транспортном документе или транспортной электронной записи;

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

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

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

Статья 76. Арбитражное соглашение при нелинейных перевозках

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

a) применения статьи 7; или

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

2. Независимо от пункта 1 настоящей статьи, на арбитражное соглашение в транспортном документе или транспортной электронной записи, к которой настоящая Конвенция применяется в силу применения статьи 7, распространяется действие настоящей главы, если только такой транспортный документ или транспортная электронная запись:

a) не идентифицирует стороны чартера и дату чартера или другого договора, исключенного из сферы применения настоящей Конвенции в силу применения статьи 6; и

b) не включает путем конкретной ссылки оговорку в чартере или другом договоре, содержащую условия арбитражного соглашения.

Статья 77. Соглашение об арбитраже после возникновения спора

Невзирая на положения настоящей главы и главы 14, после возникновения спора стороны спора могут договориться о его разрешении посредством арбитража в любом месте.

Статья 78. Применение главы 15

Положения настоящей главы являются обязательными только для тех Договаривающихся государств, которые в соответствии со статьей 91 заявили о том, что эти положения будут для них обязательными.

ГЛАВА 16. ДЕЙСТВИТЕЛЬНОСТЬ ДОГОВОРНЫХ ПОЛОЖЕНИЙ

Статья 79. Общие положения

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

- а) прямо или косвенно исключает или ограничивает обязательства перевозчика или морской исполняющей стороны по настоящей Конвенции;
- б) прямо или косвенно исключает или ограничивает ответственность перевозчика или морской исполняющей стороны за нарушение обязательства по настоящей Конвенции; или
- с) предусматривает передачу в пользу перевозчика или лица, указанного в статье 18, прав страхования груза.

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

- а) прямо или косвенно исключает, ограничивает или расширяет обязательства по настоящей Конвенции грузоотправителя, грузополучателя, контролирующей стороны, держателя или документарного грузоотправителя; или
- б) прямо или косвенно исключает, ограничивает или расширяет ответственность грузоотправителя, грузополучателя, контролирующей стороны, держателя или документарного грузоотправителя за нарушение любого из его обязательств по настоящей Конвенции.

Статья 80. Специальные правила в отношении договоров об организации перевозок

1. Невзирая на положения статьи 79, в отношениях между перевозчиком и грузоотправителем договор об организации перевозок, к которому применяется настоящая Конвенция, может предусматривать более или менее значительные права, обязательства и ответственность, чем права, обязательства и ответственность, предусмотренные в настоящей Конвенции.

2. Отступление от положений настоящей Конвенции согласно пункту 1 настоящей статьи имеет обязательную силу только в тех случаях, когда:

- а) договор об организации перевозок содержит прямое указание на то, что он отступает от положений настоящей Конвенции;

b) договор об организации перевозок i) заключен на индивидуальной основе или ii) содержит прямое указание на разделы договора об организации перевозок, в которых допускаются такие отступления;

c) грузоотправителю предоставляется возможность заключить договор перевозки на условиях, предусмотренных настоящей Конвенцией, без каких-либо отступлений согласно настоящей статье, и он уведомляется о такой возможности; и

d) отступление i) не включается путем ссылки из другого документа, или ii) не предусматривается в договоре на типовых условиях, не являющемся предметом переговоров.

3. Общедоступный прейскурант цен и услуг перевозчика, транспортный документ, транспортная электронная запись или аналогичный документ не являются договором об организации перевозок согласно пункту 1 настоящей статьи, но договор об организации перевозок может включать положения таких документов путем ссылки в качестве положений договора.

4. Пункт 1 настоящей статьи не применяется к правам и обязательствам, предусмотренным в подпунктах (a) и (b) статьи 14 и статьях 29 и 32, а также к ответственности, возникающей в результате их нарушения; пункт 1 настоящей статьи не применяется и к любой ответственности, возникающей в результате действия или бездействия, указанных в статье 61.

5. Если договор об организации перевозок отвечает требованиям, предусмотренным в пункте 2 настоящей статьи, то положения договора об организации перевозок, отступающие от положений настоящей Конвенции, применяются в отношениях между перевозчиком и любым лицом, иным, чем грузоотправитель, при условии, что:

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

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

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

Статья 81. Специальные правила в отношении живых животных и некоторых других грузов

Невзирая на положения статьи 79 и без ущерба для положений статьи 80, договор перевозки может исключать или ограничивать обязательства или ответственность как перевозчика, так и морской исполняющей стороны, если:

a) грузом являются живые животные, но любое такое исключение или ограничение не будет иметь силы, если истец докажет, что утрата или повреждение груза или задержка в его сдаче явились результатом действия или бездействия перевозчика или лица, указанного в статье 18, совершенного с намерением причинить такую утрату или повреждение груза или такую утрату в ре-

зультате задержки, или совершенного вследствие грубой неосторожности и с пониманием вероятности такой утраты или повреждения груза или вероятности такой утраты в результате задержки; или

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

ГЛАВА 17. ВОПРОСЫ, НЕ РЕГУЛИРУЕМЫЕ НАСТОЯЩЕЙ КОНВЕНЦИЕЙ

Статья 82. Международные конвенции, регулирующие перевозку грузов другими видами транспорта

Ничто в настоящей Конвенции не затрагивает применение положений любой из следующих международных конвенций, включая любую будущую поправку к таким конвенциям, которые действуют на дату вступления настоящей Конвенции в силу и регулируют ответственность перевозчика за утрату или повреждение груза:

а) любой конвенции, регулирующей воздушную перевозку грузов, в той мере, в какой такая конвенция согласно ее положениям применяется к любой части договора перевозки;

б) любой конвенции, регулирующей наземную перевозку грузов, в той мере, в какой такая конвенция согласно ее положениям применяется к перевозке груза, остающегося погруженным на автомобильном грузовом транспортном средстве, перевозимом на борту судна;

с) любой конвенции, регулирующей железнодорожную перевозку грузов, в той мере, в какой такая конвенция согласно ее положениям применяется к морской перевозке грузов, дополняющей железнодорожную перевозку; или

д) любой конвенции, регулирующей перевозку грузов по внутренним водным путям в той мере, в какой такая конвенция согласно ее положениям применяется к перевозке грузов без перевалки как по внутренним водным путям, так и по морю.

Статья 83. Общее ограничение ответственности

Ничто в настоящей Конвенции не затрагивает применения любой международной конвенции или внутреннего права, регулирующего общее ограничение ответственности судовладельцев.

Статья 84. Общая авария

Ничто в настоящей Конвенции не затрагивает применения условий договора перевозки или положений внутреннего права, касающихся распределения убытков по общей аварии.

Статья 85. Пассажиры и багаж

Настоящая Конвенция не применяется к договору перевозки пассажиров и их багажа.

Статья 86. Ущерб, причиненный ядерным инцидентом

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

а) в соответствии с Парижской конвенцией об ответственности третьих лиц в области ядерной энергии от 29 июля 1960 года с поправками к ней, содержащимися в Дополнительном протоколе от 28 января 1964 года, и Протокола от 16 ноября 1982 года и 12 февраля 2004 года, Венской конвенцией о гражданской ответственности за ядерный ущерб от 21 мая 1963 года с поправками к ней, содержащимися в Совместном протоколе относительно применения Венской конвенции и Парижской конвенции от 21 сентября 1988 года, и с поправками к ней, содержащимися в Протоколе от 12 сентября 1997 года о внесении поправок в Венскую конвенцию 1963 года о гражданской ответственности за ядерный ущерб, или Конвенцией о дополнительном возмещении за ядерный ущерб от 12 сентября 1997 года, включая любую поправку к этим конвенциям и любую будущую конвенцию, касающуюся ответственности оператора ядерной установки за ущерб, причиненный ядерным инцидентом; или

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

ГЛАВА 18. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 87. Депозитарий

Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций настоящим назначается депозитарием настоящей Конвенции.

Статья 88. Подписание, ратификация, принятие, утверждение или присоединение

1. Настоящая Конвенция открыта для подписания всеми государствами в [Роттердаме, Нидерланды] с [...] по [...] и впоследствии в Центральных учреждениях Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке с [...] по [...].

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

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

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

Статья 89. Денонсация других конвенций

1. Государство, которое ратифицирует, принимает, утверждает настоящую Конвенцию или присоединяется к ней и которое является участником Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте, подписанной в Брюсселе 25 августа 1924 года; Протокола, подписанного 23 февраля 1968 года, для изменения Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте, подписанной в Брюсселе 25 августа 1924 года; или Протокола об изменении Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте с изменениями, внесенными Протоколом об изменении правил от 23 февраля 1968 года, подписанного в Брюсселе 21 декабря 1979 года, одновременно денонсирует данную Конвенцию и протокол или протоколы к ней, участником которых оно является, путем направления правительству Бельгии уведомления об этом с заявлением о том, что денонсация должна вступить в силу с даты вступления настоящей Конвенции в силу в отношении данного государства.

2. Государство, которое ратифицирует, принимает, утверждает настоящую Конвенцию или присоединяется к ней и которое является участником Конвенции Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов, заключенной в Гамбурге 31 марта 1978 года, одновременно денонсирует данную Конвенцию путем направления Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций уведомления об этом с заявлением о том, что денонсация должна вступить в силу с даты вступления настоящей Конвенции в силу в отношении данного государства.

3. Для целей настоящей статьи ратификация, принятие, утверждение настоящей Конвенции и присоединение к ней государств – участников документов, перечисленных в пунктах 1 и 2 настоящей статьи, уведомление о которых направляется депозитарию после вступления в силу настоящей Конвенции, не вступают в силу до тех пор, пока такая денонсация, которая может потребоваться от этих государств в отношении этих документов, не вступит в силу. Депозитарий настоящей Конвенции проводит консультации с правительством Бельгии, выступающим в качестве депозитария документов, указанных в пункте 1 настоящей статьи, с тем чтобы обеспечить в этой связи необходимую координацию.

Статья 90. Оговорки

Никакие оговорки к настоящей Конвенции не допускаются.

Статья 91. Процедура и последствия заявлений

1. Заявления, допускаемые статьями 74 и 78, могут быть сделаны в любое время. Первоначальные заявления, допускаемые пунктом 1 статьи 92 и пунктом 2 статьи 93, делаются в момент подписания, ратификации, принятия, утверждения или присоединения. Никакие другие заявления не допускаются согласно настоящей Конвенции.

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

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

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

5. Любое государство, сделавшее заявление согласно настоящей Конвенции, может в любое время отозвать это заявление путем направления депозитарию официального письменного уведомления. Отзыв заявления или его изменение, когда они допускаются настоящей Конвенцией, вступают в силу в первый день месяца по истечении шести месяцев после даты получения этого уведомления депозитарием.

Статья 92. Последствия для внутригосударственных территориальных единиц

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

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

3. Если Договаривающееся государство заявило согласно настоящей статье о том, что действие настоящей Конвенции распространяется на одну или несколько территориальных единиц, но не на все территориальные единицы, то для целей настоящей Конвенции считается, что место, расположенное в территориальной единице, на которую действие настоящей Конвенции не распространяется, не находится в Договаривающемся государстве.

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

Статья 93. Участие региональных организаций экономической интеграции

1. Региональная организация экономической интеграции, учрежденная суверенными государствами и обладающая компетенцией в отношении определенных вопросов, регулируемых настоящей Конвенцией, может также подписать, ратифицировать, принять или утвердить настоящую Конвенцию или присоединиться к ней. В этом случае региональная организация экономической интеграции имеет права и несет обязательства Договаривающегося государства в той мере, в какой эта организация обладает компетенцией в отношении во-

просов, регулируемых настоящей Конвенцией. В случаях, когда для настоящей Конвенции имеет значение число Договаривающихся государств, региональная организация экономической интеграции не считается Договаривающимся государством в дополнение к ее государствам-членам, которые являются Договаривающимися государствами.

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

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

Статья 94. Вступление в силу

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

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

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

Статья 95. Пересмотр и внесение поправок

1. По просьбе не менее чем одной трети Договаривающихся государств настоящей Конвенции Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций созывает конференцию Договаривающихся государств для ее пересмотра или внесения в нее поправок.

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

Статья 96. Денонсация настоящей Конвенции

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

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

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

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