

**Генеральная Ассамблея**Distr.: Limited
7 September 2005Russian
Original: English

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

**Транспортное право: подготовка проекта документа
о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов****Передача прав: информация, представленная делегацией
Швейцарии****Записка Секретариата**

В ходе пятнадцатой сессии Рабочей группы III (Транспортное право), которая проходила в Нью-Йорке с 18 по 28 апреля 2005 года, Рабочая группа рассмотрела в целом вопрос о передаче прав в соответствии с проектом документа о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов. Делегация Швейцарии представила документ, прилагаемый ниже в качестве приложения I, для содействия обсуждению темы передачи прав на основе обобщения мнений, высказанных различными делегациями в ходе неофициальных консультаций, в рамках единого документа для обсуждения Рабочей группой. Замечания, которые отражены в этом приложении, представили следующие делегации: Испания, Италия, Нидерланды, Норвегия, Республика Корея, Соединенные Штаты Америки, Япония, Международная палата судоходства (МПС), Балтийский международный морской комитет (БИМКО) и Международная группа клубов взаимного страхования P&I.

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



Приложение I

Документ по главе 12: передача прав

Общие замечания

1. На основе результатов неофициальных консультаций с другими делегациями делегация Швейцарии обобщила некоторые идеи и мнения и сформулировала отдельные принципы, которые могут послужить основой для продолжения обсуждений в Рабочей группе III на ее венской сессии в ноябре – декабре 2005 года.
2. Глава 12 проекта документа (глава 12 документа A/CN.9/WG.III/WP.32) посвящена наиболее существенным, если не ключевым вопросам этого проекта. Ее значение определяется тем фактом, что этот новый документ направлен с самого начала на разъяснение и унификацию вопросов, касающихся передачи третьим сторонам прав и в определенной степени обязательств грузоотправителя по договору в соответствии с договором перевозки. Основное внимание, несомненно, уделяется коносаментам, которые на протяжении столетий функционировали на основе национального законодательства и обычаев в качестве инструмента передачи прав в грузе третьим сторонам, участвующим в сделке. В контексте электронной торговли особенно настоятельной становится задача разъяснения и унификации правил, касающихся такой передачи. Поэтому эта глава должна отвечать наиболее высоким ожиданиям коммерческих кругов, участвующих в современных перевозках и транспортировке грузов.
3. Положения, касающиеся передачи прав, были первоначально включены в статью 12 документа A/CN.9/WG.III/WP.21 и обсуждались в первый раз Рабочей группой в ходе ее нью-йоркской сессии 24 марта – 4 апреля 2003 года (см. доклад в документе A/CN.9/526). В результате Секретариат ЮНСИТРАЛ внес изменения в положения документа A/CN.9/WG.III/WP.21 и тем самым отразил результат обсуждения этих положений. Таким образом, документ A/CN.9/WG.III/WP.32 следует рассматривать в качестве основы для обсуждения. В ходе нью-йоркской сессии, проходившей 18–28 апреля 2005 года, было проведено лишь ограниченное рассмотрение вопроса о передаче прав, однако было принято решение о том, что все предстоящие обсуждения этой главы будут основываться на пересмотренном проекте статьи 61 бис, которая содержится в документе A/CN.9/WG.III/WP.47 (или на любом новом проекте, подготовленном Секретариатом ЮНСИТРАЛ, до следующей сессии Рабочей группы, – в настоящее время статья 63 документа A/CN.9/WG.III/WP.56).
4. На основе полученной информации был сделан вывод о том, что основное внимание в ходе обсуждений на следующей сессии необходимо будет уделить следующим вопросам:
5. **Статья 61: документы, которые выдаются просто поименованной стороне без использования слова "приказу".** Следует ли рассматривать такой документ в качестве необоротного документа для всех целей или же определенные функции коносамента должны сохраняться по меньшей мере в отношениях между грузоотправителем по договору и поименованным грузополучателем? По мнению некоторых делегаций, по меньшей мере

основные функции коносамента (помимо оборотного характера) следует сохранить. Другие делегации придерживаются мнения о том, что такой документ должен относиться к категории морских транспортных накладных, которые рассматриваются в статье 63.

6. **Статья 62: общая ссылка на ответственность или исчерпывающий перечень обязательств.** Рабочей группе необходимо будет попытаться найти решение в отношении выбора либо общего положения об ответственности, либо исчерпывающего перечня. Один вариант обеспечивает гибкость, в то время как другой – предсказуемость для третьих сторон, выступающих держателями. Следует отметить, что большинство мнений, обобщенных до последнего времени, свидетельствует о том, что предпочтение отдается общему положению, касающемуся ответственности.

7. **Статья 62 (3): случаи, когда никаких обязательств не передается.** Следует продолжить рассмотрение конкретных прав, которые не должны приводить к какой-либо передаче обязательств держателю в тех случаях, когда он пользуется такими правами.

8. **Статья 63 (а) и (b): положения о выборе права.** Рабочей группе необходимо будет принять решение по конкретной формулировке ссылки на применимое законодательство по вопросам передачи прав. В 2005 году в Нью-Йорке было принято решение о том, что делегации хотели бы продолжить обсуждение на основе нового предложения в формате статьи 61 бис (A/CN.9/WG.III/WP.47), которая содержится в документе A/CN.9/WG.III/WP.56 в качестве статьи 63.

9. **Статья 63 (с)(i) и (ii): уведомление.** По мнению ряда делегаций, необходимо разъяснить понятие "уведомление" с точки зрения как формы, так и существа. Другие делегации даже выражают сомнение в том, что такое требование об уведомлении является соответствующим и совместимым с характером статьи 63.

Постатейный анализ мнений и принципов

Статья 61

10. Делегации, принимавшие участие в неофициальных консультациях, в целом поддержали формулировку и содержание статьи 61 (1) и (2). Это означает, что будет существовать исчерпывающий перечень оборотных транспортных документов и поэтому любой документ, который не удовлетворяет требованиям формы, изложенным в статье 61, будет рассматриваться как необоротный документ.

11. Несмотря на ясность такого общего подхода, возможно, необходимо будет пересмотреть этот перечень после принятия решения об "именном транспортном документе", в отношении которого, как представляется, существуют различные мнения применительно к режиму документов, которые выдаются на поименованное лицо, однако не содержат слово "приказу". Хотя согласно одной теории такие документы вообще не следует рассматривать в качестве оборотных транспортных документов, а следует просто считать необоротными транспортными документами в соответствии с разрабатываемым документом

(на тех же основаниях, что и морские накладные и т.д.), согласно другой теории такие документы все же следует рассматривать в качестве оборотных несмотря на отсутствие слова "приказу". Сформулированная некоторыми участниками промежуточная позиция заключалась в том, что, хотя такой именной документ может утратить свою "оборотность", он будет по-прежнему обладать всеми другими характеристиками коносамента в иных областях (право распоряжаться грузом, функция при сдаче груза и т.д.).

12. Из обобщенных мнений со всей очевидностью вытекает, что все другие формы "гибридных" коносаментов, например "неордерных"/"необоротных" коносаментов и т.д., не следует рассматривать в этой статье, они должны подпадать под действие положений статьи 63 документа.

Статья 62

13. Из обобщенных мнений со всей очевидностью вытекает, что предпочтение отдается общему положению и что не следует включать в статью 62 исчерпывающий перечень. Тем не менее, согласно некоторым мнениям, статья 62 должна содержать перечень обязательств, однако такой перечень не должен быть исчерпывающим.

14. Если предположить, что статья 62 не будет содержать перечня, то вопрос о включении фрахта, мертвого фрахта, демареджа и компенсации за задержание утрачивает смысл. В случае включения в статью 62 неисчерпывающего перечня Рабочей группе необходимо будет решить, следует ли включать в этот перечень ссылку на фрахт и другие аналогичные сборы и будет ли такое включение обоснованным.

15. В документе, в его существующем виде, не рассматривается вопрос о том, является ли и в какой степени, а также на каком этапе третья сторона, выступающая держателем, связанной условиями договора перевозки. Этот вопрос имеет весьма важное значение на практике, а также тесно связан с вопросом о последствиях оговорок о юрисдикции и оговорки об арбитраже для третьих сторон.

16. Тем не менее, согласно общим мнениям, выраженным до последнего времени, несмотря на тот факт, что такое положение может оказаться весьма полезным на практике, оно чрезмерно утяжелит документ, если этот вопрос будет в нем рассматриваться. Было предложено представить этот вопрос на рассмотрение международным организациям, в частности Международному морскому комитету (ММК), для выяснения их мнений о том, каким образом можно было бы обеспечить дальнейшую унификацию по таким вопросам независимо от текущей работы по подготовке документа.

17. В зависимости от выбора либо перечня обязательств, либо открытого положения об ответственности были высказаны также весьма различные мнения по вопросу об ответственности за ущерб, причиняемый грузом. Те, кто выступает за включение такого положения без перечня, придерживаются мнения о том, что было бы желательно разъяснить позицию держателя в отношении ущерба, причиняемого грузом. Для тех делегаций, которые отдают предпочтение исчерпывающему перечню в статье 62, такое разъяснение, несомненно, утрачивает смысл, поскольку, если то или иное обязательство не будет включено

в перечень, в положении будет достаточно четко указано, что держатель не будет нести ответственности за такой ущерб.

18. Следует разъяснить, что этот вопрос не касается возможностей, связанных с деликтными исками в связи с ущербом, причиняемым грузом, поскольку он не попадает в сферу применения документа. Между тем, можно было бы рассмотреть вопрос об объеме договорной ответственности грузоотправителя по договору/держателя за ущерб, причиняемый перевозчику грузом либо непосредственно (судну), либо косвенно (право регресса в отношении требований, касающихся груза, которые относятся к другому ("невиновному") грузу).

19. В целом, как представляется, было поддержано мнение о том, что переход ответственности не означает, что грузоотправитель по договору и предшествующие держатели освобождаются от всех обязанностей. Помимо этого общего мнения некоторые делегации упомянули о том, что они не хотели бы, чтобы в документе содержалось разъяснение по этому вопросу, и предпочитают, чтобы все соответствующие вопросы регулировались в соответствии с национальным законодательством.

20. Общая поддержка, как представляется, была выражена в отношении статьи 62 (3) документа. Тем не менее некоторые участники четко заявили, что они хотели бы более подробно рассмотреть этот вопрос. Они, в частности, считают, что существующий перечень, возможно, не является достаточно ясным и что фактически следует обсудить дополнительные примеры, когда осуществление таких "прав" не должно автоматически приводить к возникновению ответственности держателя.

21. Было в целом отмечено, что следует продолжить рассмотрение статьи 62 (2). Неоспоримым, как представляется, является тот факт, что любое новое осуществление "права", которое будет регулироваться в соответствии со статьей 62 (2) и в связи с которым, таким образом, будет возникать ответственность, как это предусматривается в статье 62 (2), должно носить "административный" характер и может касаться только "несущественных вопросов". Кроме того, перечень, содержащийся в статье 62 (3), должен быть исчерпывающим.

Статья 63

22. Участники единодушно поддерживают предложение основывать все дальнейшие обсуждения по вопросам, касающимся как статьи 61, так и статьи 62, на пересмотренном тексте в форме статьи 61 бис (A/CN.9/WG.III/WP.47) – в настоящее время статья 63 (A/CN.9/WG.III/WP.56). Это мнение было вновь четко подтверждено в ходе последней нью-йоркской сессии в апреле 2005 года.

23. Согласно одному мнению, в последнем предложении статьи 63(a) на английском языке слова "governed by" следует заменить словами "determined" или "asserted according to".

24. Была выражена общая поддержка в отношении мнения о том, что требование об уведомлении является надлежащим и его следует сохранить, поскольку такое уведомление имеет принципиально важное значение

(статья 63(с)(i) и (ii)). Некоторые делегация выразили мнение о том, что следует более подробно определить форму такого уведомления. Другое мнение связано с вопросом о том, является ли уведомление необходимым только в том случае, если это предусматривается в применимом законодательстве. При этом особо указывалось, что, предусматривая направление уведомления независимо от требований, содержащихся в применимом законодательстве, документ обеспечивает минимальную защиту перевозчика, в отношении которого не должны применяться какие-либо другие (менее жесткие) требования, предусмотренные в национальном законодательстве. Несмотря на это общее мнение, выраженное в различных полученных ответах, следует отметить, что некоторые делегации считают, что уведомление (с точки зрения материального права) противоречит общему принципу статьи 63, поскольку оно касается только выбора права и не представляет собой материально-правового положения.

25. В отношении формулировки положения о выборе права, содержащегося в статье 63(а), было выражено беспокойство в связи с тем, что это положение не является достаточно ясным и поэтому текст нуждается в разъяснении.

26. Согласно одному мнению, возникает даже общий вопрос о том, следует ли включать в документ положение о выборе права, поскольку унификация процедуры выбора права не является целью документа и основное внимание следует уделить согласованию материально-правовых норм.

27. Абсолютно ясно, как представляется, что сторона, передающая права, и сторона, которой передаются права, должны нести совместную и солидарную ответственность (статья 63(с)(iii)). Если перевозчик принимает соответствующее решение и соглашается с тем, что сторона, передающая право, может быть освобождена от ответственности, то такое освобождение должно быть возможным и действительным. В порядке разъяснения было указано, что освобождение, предоставляемое перевозчиком, не должно влиять на ответственность стороны, которой передается право, или же на ее право регресса в отношении стороны, передавшей право, в соответствии с основным соглашением. В другом разъяснении была сделана ссылка на тот факт, что статья 63(с)(iii) касается только обязательств, которые "связаны" с передачей прав.

28. По мнению большинства, в связи с вопросом о передаче обязательств третьим сторонам, например держателям, ссылка на применимое законодательство также является уместной в тех случаях, когда выдается необоротный транспортный документ. Тем не менее отмечалось, что этот вопрос нуждается в более тщательном рассмотрении.

29. Подобно мнениям, высказанным в отношении статьи 62, были высказаны также различные мнения по вопросу о необходимости и желательности положения, касающегося перенесения обязательного характера договора на третьи стороны. Мнение большинства, как представляется, по меньшей мере, сводится к тому, что такое положение и его разъяснение необходимы в контексте данного документа.