

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

Рабочая группа III (Транспортное право)

Семнадцатая сессия

Нью-Йорк, 3–13 апреля 2006 года

**Транспортное право: подготовка проекта конвенции
о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов****Договоры на объем: документ, представленный
Международным морским комитетом для сведения Рабочей
группы****Записка Секретариата***

На своей шестнадцатой сессии Рабочая группа решила, что в целях дальнейшего ускорения подготовки проекта конвенции о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов следует подготовить документ, разъясняющий режим договоров на объем в проекте конвенции, с тем чтобы дополнительно проиллюстрировать как правовые, так и практические последствия этих положений. В ответ на предложение обратиться к Международному морскому комитету (ММК) с просьбой об оказании помощи в подготовке такого документа ММК выразил готовность оказать Рабочей группе такую помощь (см. документ A/CN.9/591, пункт 244).

* Представление данного документа с задержкой обусловлено датой направления этих предложений Секретариату.



Приложение

Договоры на объем

I. Введение

1. На шестнадцатой сессии Рабочей группы была выражена широкая поддержка подготовки документа, разъясняющего режим договоров на объем в проекте конвенции, с тем чтобы дополнительно проиллюстрировать как правовые, так и практические последствия этого. Было также предложено обратиться к Международному морскому комитету (ММК) с просьбой об оказании помощи в подготовке такого документа (см. A/CN.9/591, пункт 244). Настоящий документ представляется в ответ на эту просьбу.

2. Мы основываемся на проекте конвенции, содержащемся в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, но вместе с тем также ознакомились и учли окончательный проект предложения Финляндии, который будет опубликован в качестве рабочего документа для семнадцатой сессии под условным обозначением A/CN.9/WG.III/WP.61 и в котором предлагаются альтернативные проекты статей 1(b) и (c), 8, 9, 10, 20, 94, 95 и 96.

Определение "договора на объем"

3. "Договор на объем" определяется в статье 1(b) проекта конвенции, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, как означающий:

"договор, который предусматривает перевозку указанного количества груза серией партий в течение согласованного срока. Такое указание количества груза может включать минимальное количество, максимальное количество и определенный диапазон".

В документе A/CN.9/WG.III/WP.61 предлагается изменить начало текста этого определения следующим образом:

"договор перевозки, который предусматривает перевозку указанного количества груза..."

Исходная информация и нынешнее международно-правовое регулирование

4. Понятие договоров на объем, которые предусматривают перевозку указанного количества груза серией партий в течение согласованного срока, прочно установилось в отраслях перевозок навалочных грузов и нефтепродуктов, в которых такие договоры часто называются договорами фрахтования судна (ДФС) или договорами на грузовой тоннаж. Они широко используются, например, покупателями на условиях FOB согласно долгосрочному договору купли-продажи, которые желают обеспечить свои потребности в грузовом тоннаже и регулировать свои фрахтовые риски. В 1982 году БИМКО издал стандартный договор фрахтования объема для перевозки навалочных грузов под кодовым названием VOLCOA¹, который отражает термины, обычно используемые в этой отрасли. Эта форма

¹ Пересмотрен и переиздан в ноябре 2004 года в качестве стандартного договора фрахтования для перевозки навалочных грузов под кодовым названием GENCOA.

предусматривает согласованный срок действия договора, общее количество груза, подлежащего перевозке, и количество груза в каждой партии. Она также предусматривает, что каждый рейс согласно такому договору регулируется положениями и условиями рейсовой чартер-партии на основании прилагаемой проформы. В 1980 году ИНТЕРТАНКО издал стандартную форму договора фрахтования танкеров, INTERCOA-80 (которая принята БИМКО). Эта форма предусматривает согласованный договорный срок, количество груза, подлежащего перевозке ежегодно, и количество груза в каждой партии. Каждый рейс должен выполняться на основании условий чартер-партии, изложенных в форме INTERTANKVOY 76. Договоры на объем, которые содержат положения, аналогичные тем положениям, которые отражены в формах VOLCOA и INTERCOA, не входят в сферу применения Гаагских правил, Гаагско-Висбийских правил и Гамбургских правил. По этой причине в настоящее время на них не распространяется обязательный международно-правовой режим. С учетом проекта статьи 9 (3), который рассматривается в пункте 8 ниже, проект конвенции, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, не изменяет сложившегося положения (см. A/CN.9/572, пункт 89).

5. Вместе с тем на отдельные партии груза, перевозимые согласно договору на объем, в настоящее время может распространяться действие обязательного режима. Статья V Гаагских и Гаагско-Висбийских правил предусматривает, что *"если коносаменты выданы в случае предоставления судна к чартеру, они подчиняются условиям настоящей Конвенции"*. Аналогичным образом, статья 2 (3) Гамбургских правил предусматривает, что *"когда коносамент выдается согласно чартеру, положения Конвенции применяются к такому коносаменту, если он регулирует отношения между перевозчиком и держателем коносамента, не являющимся фрахтователем"*. Кроме того, статья 2 (4) Гамбургских правил предусматривает, что *"если договор предусматривает перевозку груза несколькими отгрузками в течение согласованного периода, положения настоящей Конвенции применяются к каждой отгрузке"*. Следовательно, Гаагские, Гаагско-Висбийские или Гамбургские правила, в зависимости от случая, могут применяться к коносаментам, выданным согласно чартер-партии, регулирующей каждый рейс согласно договору на объем, или непосредственно согласно самому договору на объем.

II. Документы A/CN.9/WG.III/WP.56 и A/CN.9/WG.III/WP.61

Исключения

6. Проект статьи 9(1)(d), содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, предусматривает, что проект конвенции не применяется к договорам на объем за исключением случаев, предусмотренных в проекте статьи 9(3). В документе A/CN.9/WG.III/WP.61 проводится различие между линейными и нелинейными перевозками. Проект статьи 9(2)(a), изложенный в документе A/CN.9/WG.III/WP.61, предусматривает, что с учетом проекта статьи 9(2)(b) данный проект конвенции не применяется в отношении договоров перевозки при нелинейных перевозках. Таким образом, договоры на объем при нелинейных перевозках по-прежнему исключаются из сферы применения проекта конвенции, за исключением ситуаций, охватываемых проектом

статьи 9(2)(b). При линейных перевозках проект статьи 9(1), изложенный в документе A/CN.9/WG.III/WP.61, исключает только:

"а) чартер-партии и б) договоры на использование судна или любого пространства на нем независимо от того, являются ли они чартер-партиями или нет".

Договоры на объем при линейных перевозках считаются договорами перевозки, на которые это исключение не будет распространяться и которые, соответственно, будут входить в сферу применения проекта конвенции (см. A/CN.9/WG.III/WP.61, пункт 31).

7. Цель проекта статьи 10 проекта конвенции, изложенного как в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, так и в документе A/CN.9/WG.III/WP.61, заключается в сохранении нынешнего положения, по крайней мере согласно Гагским и Гагско-Висбийским правилам, в том что касается тех, кого можно в общих чертах назвать третьими сторонами (см. A/CN.9/572, пункт 96, и A/CN.9/WG.III/WP.61, пункт 37). Вместе с тем можно отметить, что проект статьи 10, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, является положением, аналогичным статье 2(3) Гамбургских правил. Проект статьи 10 сохраняет положение, описанное в пункте 5 выше, в отношении коносаментов, однако расширяет действие обязательного режима для применения к необоротным транспортным документам и транспортным электронным записям.

8. Проект статьи 9(3)(а), содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, предусматривает применение проекта конвенции в отношении условий, регулирующих перевозку каждой партии в соответствии с договором на объем (в той степени, в какой это предусмотрено проектами статей 8, 9 и 10), и является аналогичным статье 2(4) Гамбургских правил. Проект статьи 9(3)(b) на первый взгляд идет дальше и предусматривает применение проекта конвенции в отношении условий самого договора на объем, но только в той степени, в какой они регулируют перевозку каждой партии в соответствии с договором на объем. Цель этого положения разъясняется в пункте 65 документа A/CN.9/576. В пункте 24 документа A/CN.9/WG.III/WP.61 содержится ссылка на проблемы, возникающие в связи с разработкой проекта статьи 9, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, а в комментарии далее говорится о том, что предложенный текст проекта статьи 9 в документе A/CN.9/WG.III/WP.61 призван обеспечить более четкое понимание того, что исключается из сферы применения проекта конвенции. Цель исключения из исключения, предусмотренного в проекте статьи 9(2)(b), разъясняется в пункте 29 документа A/CN.9/WG.III/WP.61.

9. Исключение из сферы применения проекта конвенции договоров на объем при нелинейных перевозках, как указано выше, применяется в равной мере к договорам на объем в иных отраслях перевозок, чем отрасли перевозок навалочных грузов и нефтепродуктов. Однако в некоторых отраслях перевозок вполне могут использоваться морские накладные или другие необоротные транспортные документы, к которым Гагские и Гагско-Висбийские правила могут и не применяться. В настоящее время с учетом статьи 2(3) и (4) Гамбургских правил и сам договор на объем, и партии груза, перевозимые в соответствии с ним, могут в некоторых отраслях перевозок выходить за рамки обязательных режимов. Вместе с тем, как отмечается в пункте 7 выше, проект

конвенции включает необоротные транспортные документы и транспортные электронные записи в свою сферу применения.

Договоры оказания услуг

10. Что касается линейных перевозок, то большая часть обсуждения в Рабочей группе сосредоточивалась на режиме договоров оказания услуг или аналогичных договоренностей. Это выражение не используется и не определяется в проекте конвенции, содержащемся в документе A/CN.9/WG.III/WP.56 или в документе A/CN.9/WG.III/WP.61. Вместе с тем "договор оказания услуг" определяется в статье 3(19) закона Соединенных Штатов Америки о судоходстве 1984 года с поправками, предусмотренными законом о реформе морского судоходства 1998 года (общее название – законы о судоходстве Соединенных Штатов Америки), как означающий:

"письменный договор, иной, чем коносамент или грузовая расписка, между одним или несколькими грузоотправителями и отдельным морским общественным перевозчиком или же соглашением между морскими общественными перевозчиками, в котором грузоотправитель или грузоотправители берут на себя обязательство предоставить определенный объем или часть груза в течение указанного срока, а морской общественный перевозчик или соглашение устанавливает обязательство в отношении определенной ставки или преysкуранта ставок и определенного уровня услуг, таких как гарантированно выделенные пространства, период перевозки, ротация портов или аналогичные особенности услуг. Такой договор может также устанавливать положения, применяемые в случае неисполнения своих обязательств какой-либо стороной".

Выражения "общественный перевозчик" и "морской общественный перевозчик" также определяются в законах о судоходстве Соединенных Штатов Америки². Договор оказания услуг, определенный таким образом, считается входящим в рамки определения договора на объем, содержащегося в проекте статьи 1(b) проекта конвенции, на том основании, что выражение "в течение установленного срока" подразумевает серию партий груза.

11. Пояснения в отношении регулятивного режима перевозок в Соединенные Штаты Америки и из них, установленного законами о судоходстве Соединенных Штатов Америки, не входят в рамки настоящего документа. Они кратко упоминаются в пунктах 19 и 20 предложения Соединенных Штатов Америки, изложенного в документе A/CN.9/WG.III/WP.34. Как мы понимаем, в практике линейных перевозок в Соединенные Штаты Америки и из них договоры на объем почти всегда входят в рамки определения договоров оказания услуг. За пределами Соединенных Штатов Америки, как мы понимаем, договоры на объем обычно заключаются в отрасли линейных перевозок только тогда, когда

² В общем праве общественный или публичный перевозчик позиционирует себя как желающий осуществить перевозку за вознаграждение в интересах любого лица, которое желает воспользоваться его услугами. На общественного перевозчика распространяется действие строгого правового режима, который обычно смягчается общественным перевозчиком, пользующимся свободой ограничения своей ответственности по договору при условии соблюдения требований, устанавливаемых нынешними обязательными режимами.

грузоотправитель по договору желает гарантированно обеспечить наличие определенного пространства или регулярность рейсов. При линейных перевозках в Соединенные Штаты Америки и из них вполне возможно в договорах оказания услуг, которые входят в рамки определения, содержащегося в законах о судоходстве Соединенных Штатов Америки, установить фрахтовые ставки, которые не соответствуют ставкам перевозчика, изложенным в его опубликованных тарифах. В связи с этим необходимо заключить договор оказания услуг для получения такой коммерческой выгоды. За пределами Соединенных Штатов Америки это может быть достигнуто с помощью соглашения о прямой ставке.

Отход от положений

12. Проект статьи 95 проекта конвенции устанавливает специальные правила в отношении договоров на объем, на которые распространяется действие проекта конвенции согласно статье 9(3)(b), содержащейся в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, или, как предусматривается в документе A/CN.9/WG.III/WP.61, к которым применяется проект конвенции, поскольку договоры на объем при линейных перевозках не входят в число договоров, исключенных статьей 9(1). Однако в целях проекта статьи 95 обязательные положения проекта конвенции будут применяться к партиям груза, перевозимым в соответствии с ней, или согласно документу A/CN.9/WG.III/WP.61 – к самому договору на объем, от которого согласно статье 94 не может отходить ни перевозчик, ни морская исполняющая сторона. Свобода действий грузоотправителя по договору согласно проекту статьи 94(2) остается открытой для дальнейшего рассмотрения.

13. Проект статьи 95 устанавливает условия, на которых – и степень, в которой – договор на объем, на который распространяется действие проекта конвенции, может предусматривать в своих положениях отход от обязательных положений проекта конвенции. Рабочая группа поддержала этот принцип и общую структуру проекта статьи 95 (см. A/CN.9/576, пункт 82). Однако ни определение договора на объем, содержащееся в проекте статьи 1(b), ни договор оказания услуг согласно законам о судоходстве Соединенных Штатов Америки не содержат ссылки на минимальное количество груза или число контейнеров, перевозимых в соответствии с ними. По этой причине была выражена озабоченность в связи с тем, что договоры оказания услуг, охватывающие небольшое число партий относительно небольшого количества груза, которые отходят от условий обязательного режима, могут быть неблагоприятными для небольших или непрофессиональных грузоотправителей по договору, располагающих неравными возможностями с точки зрения заключения выгодных сделок по сравнению с перевозчиком, возможно, с помощью договоров на субподрядные услуги, заключенных согласно всеобъемлющему рамочному договору³. Вместе с тем следует отметить, что ни одного грузоотправителя по договору нельзя вынудить согласиться с договором на объем. Грузоотправитель по договору всегда вправе получить от перевозчика надлежащий оборотный транспортный документ или транспортную

³ См. в целом замечания ЮНКТАД, изложенные в документе A/CN.9/WG.III/WP.46, и озабоченность, отраженную в пункте 100 документа A/CN.9/572, а также замечания в связи с этим, и в пункте 244 документа A/CN.9/591.

электронную запись согласно проекту статьи 37 (за исключением того, что предусматривается в проекте статьи 37(b))⁴. Кроме того, свобода отходить от положений согласно проекту статьи 95 относится к договорам на объем, к которым применяется проект конвенции и которые входят в рамки определения, содержащегося в проекте статьи 1(b), а не только к договорам на объем, которые являются договорами оказания услуг по смыслу определения, содержащегося в законах о судоходстве Соединенных Штатов Америки. Проект статьи 95 может применяться к договорам на объем, которые используются или могут использоваться в будущем в иных отраслях перевозок, чем перевозки в Соединенные Штаты Америки и из них. Нынешняя практика в отраслях перевозок за пределами Соединенных Штатов Америки упоминалась в пункте 11. Условия, на которых договор на объем может отходить от обязательных положений проекта конвенции, должны быть подвергнуты дальнейшему рассмотрению Рабочей группой (см. A/CN.9/576, пункты 85, 89 и 99).

14. Проект статьи 95(6)(b), содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.56 (проект статьи 95(5)(b), изложенный в документе A/CN.9/WG.III/WP.61), предусматривает отход от положений, который отвечает условиям, установленным в проекте статьи 95(2) и (5) (проект статьи 95(1), (2) и (4), изложенный в документе A/CN.9/WG.III/WP.61) и являющимся обязательными для какой-либо третьей стороны, которая прямо согласилась на обязательность для нее положений договора на объем. Таким образом, защита таких третьих сторон обуславливается условиями, на которых должно быть получено такое согласие. Это положение также должно быть рассмотрено Рабочей группой (см. A/CN.9/576, пункт 104).

Соглашения об исключительном выборе суда

15. Конкретные положения, касающиеся соглашения об исключительном выборе суда, отраженного в договоре на объем, на которые распространяется действие проекта конвенции, а также вопроса о том, должно ли такое соглашение быть обязательным для какой-либо третьей стороны, содержится в проекте статьи 76(2) и (3), изложенном в пункте 73 документа A/CN.9/591, и были приняты Рабочей группой на ее шестнадцатой сессии, хотя и с некоторыми оговорками в отношении уведомления, направляемого третьей сторонам согласно проекту статьи 76(3) (см. A/CN.9/591, пункт 84).

Резюме

16. Как представляется, данный проект конвенции сопряжен с попыткой установить баланс в отношении договоров на объем. С одной стороны, он распространяет сферу действия обязательного режима для охвата договоров на объем при линейных перевозках, хотя в целом сохраняет нынешнее положение в том, что касается нелинейных перевозок. С другой стороны, он позволяет сторонам договора на объем при линейных перевозках, при условии соблюдения некоторых гарантий, пользоваться свободой отхода в определенной степени от его обязательных положений в целях учета нынешней коммерческой практики в

⁴ Эта статья будет подвергнута дальнейшему рассмотрению Рабочей группой на ее семнадцатой сессии.

определенных отраслях и возможного развития коммерческой практики в будущем и, при условии соблюдения дополнительных гарантий, обеспечения обязательности такого отхода от положений для третьих сторон. Рабочей группе необходимо дополнительно рассмотреть эти гарантии.
