



Генеральная Ассамблея

Distr.: Limited
31 December 2007

Russian
Original: English

Комиссия Организации Объединенных Наций

по праву международной торговли

Рабочая группа III (Транспортное право)

Двадцать первая сессия

Вена, 14-25 января 2008 года

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

Предложение делегации Нидерландов о включении понятия "грузовое автотранспортное средство" в определение термина "контейнер"

Записка Секретариата*

В рамках подготовки к двадцать первой сессии Рабочей группы III (Транспортное право) правительство Нидерландов представило Секретариату прилагаемое предложение.

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

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



Приложение

Предложение делегации Нидерландов о включении понятия "грузовое автотранспортное средство" в определение термина "контейнер"

1. Трейлеры и другие грузовые автотранспортные средства с размещенным на них грузом часто перевозятся морем на паромов и других специализированных судах. По мнению делегации Нидерландов, целям наиболее важных положений проекта конвенции, касающихся контейнеров, будет соответствовать распространение действия таких положений также и на перевозимые морем груженые грузовые автотранспортные средства.

2. В этой связи необходимо прежде всего отметить некоторую неясность пункта 3 проекта статьи 62¹. В статье 62 содержится положение об ограничении ответственности перевозчика, а в ее пункте 3 предусматривается, что места, перечисленные в договорных условиях как упакованные в "приспособления для транспортировки", рассматриваются как места для целей ограничения ответственности. Иными словами, предел ответственности за одно грузовое место применяется к каждому такому месту в отдельности. Однако, согласно пункту 3, термин "приспособление для транспортировки" означает лишь "контейнер, поддон или подобное приспособление для объединения груза". Из этого определения не ясно, включает ли данный термин также трейлеры и прочие грузовые автотранспортные средства. По мнению делегации Нидерландов, необходимо уточнить, что они данным определением охватываются.

3. Если такое уточнение не сделать, оператор парома сможет считать груженое грузовое автотранспортное средство за одну единицу отгрузки при определении пределов своей ответственности. Это будет означать, что в том случае, если оператор грузового автотранспортного средства окажется ответственным перед своим клиентом за повреждение груза, произошедшее на борту парома, он будет иметь лишь ограниченные возможности для предъявления регрессного требования паромной компании². По мнению делегации Нидерландов, ситуация, которая может сложиться в результате применения пункта 3 проекта статьи 62 в его нынешнем виде, является несправедливой. Оператор грузового автотранспортного средства должен иметь право, путем перечисления в договорных условиях числа грузовых мест, погруженных на грузовое автотранспортное средство, предъявлять оператору парома регрессное требование о выплате компенсации в пределах ответственности за каждое грузовое место, погруженное на автотранспортное средство. На практике в подавляющем большинстве случаев это будет означать право предъявлять регрессное требование в размере всей суммы компенсации³.

¹ Нумерация статей в настоящем предложении дается по документу A/CN.9/WG.III/WP.101.

² Аналогичное опасение, как представляется, было высказано Международным союзом автомобильного транспорта (MCAT) в пункте 3 документа A/CN.9/WG.III/WP/90.

³ Предлагаемое уточнение может дать и еще один положительный результат. Если (в соответствии со статьей 85 (с) проекта конвенции) к перевозке груза, погруженного на грузовое автотранспортное средство, будет применяться статья 2 Конвенции о договоре

4. Второй вопрос состоит в том, вправе ли оператор парома в случае указания в договорных условиях числа грузовых мест, погруженных на грузовое автотранспортное средство, делать оговорку в отношении такой информации в соответствии со статьей 42. В этом отношении наиболее важным положением статьи 42 является пункт 3, касающийся "закрытых контейнеров". Если Рабочая группа решит внести предлагаемое уточнение в пункт 3 статьи 62, то, по мнению делегации Нидерландов, положения пункта 3 статьи 42 было бы логично применять также и к закрытым "грузовым автотранспортным средствам".

5. В связи с этим возникает еще один вопрос: учитывая явную близость понятий "груженный контейнер" и "груженое грузовое автотранспортное средство" в контексте проекта конвенции, не будет ли целесообразно, с редакционной точки зрения, расширить определение термина "контейнер", содержащееся в пункте 26 статьи 1, включив в него понятие "грузовое автотранспортное средство"?

6. Включение понятия "грузовое автотранспортное средство" в определение термина "контейнер" затронет и ряд других положений проекта конвенции, касающихся контейнеров:

- пункт 1 статьи 26 (груз, разрешенный к перевозке на палубе). В этом пункте предусматривается, что контейнеры могут перевозиться на палубе в том случае, если палуба специально предназначена для перевозки контейнеров. Вполне логично, что такое же правило должно действовать и в отношении наземных грузовых автотранспортных средств. В таких случаях палуба должна быть оборудована крепежными петлями и/или другими приспособлениями, к которым могут быть присоединены цепи, используемые для закрепления транспортных средств. На практике такими приспособлениями оборудованы все специализированные суда, предназначенные для перевозки транспортных средств;
- пункт 2 статьи 26 (ответственность перевозчика за палубный груз). Принцип, согласно которому перевозчик несет ответственность за повреждение груза, перевозимого в контейнере, независимо от того, перевозится ли контейнер на палубе или в трюме⁴, должен действовать и в отношении ответственности перевозчика за груз, перевозимый на грузовом автотранспортном средстве.
- пункт 3 статьи 28 (контейнеры, упакованные грузоотправителем). В этом пункте предусмотрено требование о том, что груз, содержащийся в

международной дорожной перевозки грузов 1956 года (КДПГ) и если такое транспортное средство будет перевозиться на борту морского судна, а следовательно, в соответствии со статьей 2 КДПГ, взаимоотношения между оператором грузового автотранспортного средства и его клиентом будут косвенно регулироваться положениями пункта 3 статьи 62 проекта конвенции, то такое уточнение будет выгодно и для такого клиента.

⁴ Данный принцип основан на том, что по ряду причин практического характера перевозчик должен иметь возможность по собственному усмотрению размещать контейнеры на палубе или в трюме и что в связи с этим при определении ответственности перевозчика за повреждение груза для заинтересованной в грузе стороны не должно иметь значения, перевозился ли контейнер на палубе или в трюме. Кроме того, перевозка контейнеров на палубе получила такое широкое распространение, что было бы неоправданно не применять к ней обычные правила ответственности.

таких контейнерах, должен быть надлежащим образом уложен, увязан и закреплен. Согласно этому положению, данное требование уже распространяется на загруженные грузоотправителем трейлеры. Было бы вполне логично применять его и к другим грузовым автотранспортным средствам помимо трейлеров. Очевидно, что, если в определение термина "контейнер" будет включена формулировка "грузовое автотранспортное средство", слово "трейлер" из данного положения надо будет исключить.

7. Остальные, менее важные положения, касающиеся контейнеров, не будут существенно затронуты в случае расширения определения термина "контейнер"⁵ согласно вышеизложенному предложению.
8. По причинам, изложенным в предыдущих пунктах, предлагается:
 - включить в пункт 26 статьи 1 (определение термина "контейнер") слова "грузовое автотранспортное средство".

⁵ Пункт 24 статьи 1 (определение термина "груз"), статья 15 (с) и подпункт 5 (а) статьи 18 (требование о надлежащем состоянии контейнеров, предоставляемых перевозчиком на время рейса), статья 43 (с) (договорные условия, касающиеся контейнерных пломб) и подпункт 2 (b) статьи 51 (распаковка груза, упакованного в контейнеры, в случае невозможности его сдачи).