



## Генеральная Ассамблея

Distr.: Limited  
22 June 2005

Russian  
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**

#### **Сфера применения и право заключать договоры: информация, представленная делегацией Финляндии на пятнадцатой сессии**

##### **Записка Секретариата**

В ходе пятнадцатой сессии Рабочей группы III (Транспортное право), которая состоялась в Нью-Йорке в период с 18 по 28 апреля 2005 года, документ, содержащийся в приложении I к настоящей записке, был распространен в неофициальном порядке делегацией Финляндии во время обсуждения глав проекта документа о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов, посвященных сфере применения и праву заключать договоры. Делегация Финляндии уведомила Рабочую группу о том, что данный текст призван способствовать рассмотрению в Рабочей группе вопросов, касающихся сферы применения и права заключать договоры, являясь компиляцией мнений и замечаний различных делегаций в рамках одного документа, предназначенного для обсуждения Рабочей группой. В дополнение к некоторым отдельным замечаниям, которые были получены делегацией Финляндии, замечания, которые отражены в этом приложении, были представлены делегациями следующих стран: Австралии, Греции, Дании, Италии, Китая, Нидерландов, Новой Зеландии, Норвегии, Республики Кореи, Японии, Международной палаты судоходства (МПС), Балтийского международного морского совета (БИМКО) и Международной группы клубов взаимного страхования (Клубы P&I).

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



## Приложение I

**12 апреля 2005 года. "Доклад от апреля 2005 года"**  
**профессор Ханну Хонка**

*ПРОЕКТ ДОКУМЕНТА ЮНСИТРАЛ. СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ И ПРАВО  
ЗАКЛЮЧАТЬ ДОГОВОРЫ*

**ДОКЛАД, ОСНОВЫВАЮЩИЙСЯ НА РЕЗУЛЬТАТАХ ОБСУЖДЕНИЯ  
СООТВЕТСТВУЮЩИХ ВОПРОСОВ И ОТВЕТАХ НА НЕОФИЦИАЛЬНЫЙ  
ВОПРОСНИК ОТ 24 ЯНВАРЯ 2005 ГОДА**

1. В ходе четырнадцатой сессии Рабочей группы III (Вена, 2004 год) неофициальная редакционная группа обсудила некоторые предложения редакционного характера, касающиеся тех видов сделок, которые должны входить в обязательную сферу применения проекта документа о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов. Неофициальная редакционная группа предложила Рабочей группе в ходе ее четырнадцатой сессии ряд новых положений, касающихся сферы применения проекта документа. Это предложение было названо "Доклад редакционной группы ограниченного состава по вопросу о сфере применения". Впоследствии эти новые положения были воспроизведены ЮНСИТРАЛ в документе A/CN.9/WG.III/WP.44 в качестве "проектов статей о сфере применения".
2. В этих проектах статей не затрагивается вопрос о соглашениях о морских линейных перевозках (СМЛП), и их – с учетом того, что указано в документе A/CN.9/WG.III/WP.44, – необходимо будет рассмотреть вновь в свете решения Рабочей группы в этом отношении. Кроме того, необходимо дополнительно рассмотреть проекты статей 88 и 89 (A/CN.9/WG.III/WP.32).
3. После четырнадцатой сессии делегация Финляндии направила другим делегациям неофициальный вопросник от 24 января 2005 года, с тем чтобы получить дополнительные замечания в отношении новых положений, предложенных в ходе четырнадцатой сессии, и чтобы получить дополнительные замечания по вопросу о соглашениях о морских линейных перевозках (СМЛП) и проектам статей 88 и 89. Ответы на этот вопросник были получены от Австралии, Греции, Дании, Италии, Нидерландов, Новой Зеландии, Норвегии и Республики Кореи. МПС, БИМКО и Международная группа клубов взаимного страхования направили свои ответы. ЮНКТАД представила свои замечания. Кроме того, ответы были получены от Стюарта Беаре, которому оказывал содействие Его Честь Энтони Даймонд, КА, профессора Томотаки Фуджиты (Япония) и Сы Юйчжо (Китайская Народная Республика). Я очень признателен за все конструктивные замечания, которые были высказаны в этих ответах.
4. Далее положения, содержащиеся в документе A/CN.9/WG.III/WP.44, повторяются в *Части I*. Резюме ответов на вопросник от 24 января 2005 года включено в отношении каждого положения. Вопрос об СМЛП освещается в *Части II*, однако произошло новое событие и было внесено еще одно предложение относительно того, каким образом решать этот вопрос в более широком контексте. Статьи 88 и 89 рассматриваются в *Части III*.
5. С учетом этих ответов и результатов неофициальных контактов и обсуждения было сочтено необходимым внести предложение, которое также

предусматривает новый подход, согласно которому соглашения о морских линейных перевозках рассматриваются как договоры на массовые грузы. Это предложение призвано служить в качестве основы для обсуждения на пятнадцатой сессии Рабочей группы в Нью-Йорке. Оно включено в *Часть IV*.

6. Изложенные в документе A/CN.9/WG.III/WP.44 комментарии по каждому проекту статьи, касающемуся сферы применения, были исключены.

**ЧАСТЬ I. СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ – ПРОЕКТЫ СТАТЕЙ, СОДЕРЖАЩИЕСЯ  
В ДОКУМЕНТЕ A/CN.9/WG.III/WP.44**

**7. Статья 1**

**а) "Договор перевозки" означает договор, по которому перевозчик за уплату фрахта обязуется перевезти груз из одного места в другое. Это обязательство должно предусматривать перевозку морем и может предусматривать перевозку другими видами транспорта до или после морской перевозки. [Договор, который позволяет по выбору перевезти груз морем, считается договором перевозки при условии, что груз фактически перевезен морем.]**

**[(--) "Услуги по линейным перевозкам" означают морские транспортные услуги, которые**

**i) являются общедоступными через публичное оповещение или иным образом; и**

**ii) предоставляются на регулярной основе между оговоренными портами в соответствии с объявленными расписаниями или датами рейсов.]**

**[(--) "Услуги по нелинейным перевозкам" означают любые морские транспортные услуги, которые не являются услугами по линейным перевозкам.]**

8. В большинстве полученных ответов выражается поддержка текста статьи 1 (а). С другой стороны, определение "договора перевозки" в одном из ответов было сочтено слишком широким с учетом того, что оно охватывает договоры фрахтования судна на рейс, и было предложено включить перекрестную ссылку на исключение, предусмотренное в статье 3 (1). Кроме того, было предложено разработать более точную формулировку этого проекта статьи, особенно путем подчеркивания взаимного характера обязательств грузоотправителя по договору и перевозчика и использования вместо слова "обязательство" во втором предложении текста слово "договор", см. часть IV, статья 1. Требование в отношении международного характера считается размытым в результате раздела положения о морской части перевозки на две отдельных статьи (1 и 2). Было предложено дополнить текст путем включения слова "международную" перед словами "перевозку морем", см. часть IV, статья 1. Кроме того, были внесены определенные другие предложения редакционного характера.

9. Вместе с тем предложение текста статьи 1 (а), взятое в квадратные скобки, является противоречивым. Мнения в поддержку предложения о сохранении этого текста и исключении квадратных скобок, например, основывались на том факте, что эта формулировка уточнит выражение "должно предусматривать

перевозку морем", содержащееся в предыдущем предложении текста. Кроме того, было указано, что если текст, взятый в квадратные скобки будет исключен, то внутригосударственное законодательство будет применяться в двух случаях: когда договор содержит варианты в отношении вида перевозки и когда в договоре ничего не говорится о виде транспорта. В большинстве полученных замечаний выражается поддержка сохранения в этом документе текста, взятого в квадратные скобки.

10. В пользу исключения всего текста, взятого в квадратные скобки, упоминался аргумент, согласно которому, как простое толкование предыдущей части текста этого положения, данный текст является излишним. Эта формулировка может также вводить в заблуждение, поскольку любая фактическая перевозка морем не должна допускаться в качестве основы для применения данного документа. Вместо этого каждая конвенция должна предусматривать свой собственный договор во избежание дублирования положений других конвенций.

11. Предложенные определения "услуг по линейным перевозкам" и "услуг по нелинейным перевозкам" в целом были сочтены целесообразными в принципе, однако были высказаны мнения о необходимости дальнейшего разъяснения и уточнения этих определений. Например, было сочтено, что определение этих услуг должно быть более широким, чем определение, содержащееся в документе A/CN.9/WG.III/WP.44. Было также предложено использовать термин "линейная перевозка" ("liner carriage") наряду с термином "линейные перевозки" ("liner trade"). Кроме того, была предложена уточненная формулировка всего этого определения, часть IV, статья 1, альтернативы 2 и 3. Была выражена некоторая озабоченность по поводу того, что данное определение не является достаточно точным с учетом сферы применения этого документа. Согласно одному из мнений может возникнуть опасность путаницы между этими определениями и статьей 3 (2).

12. Было высказано одно замечание, несомненно, направленное против включения определений "услуги по линейным перевозкам" и "услуги по нелинейным перевозкам". Эта точка зрения касается подхода, используемого в статье 3.

### 13. **Статья 2**

**1. С учетом статей 3–5 настоящий документ применяется к договорам перевозки, по которым [договорное] место получения и [договорное] место сдачи находятся в разных государствах и [договорный] порт погрузки и [договорный] порт разгрузки находятся в разных государствах, если**

**а) [договорное] место получения [или [договорный] порт погрузки] находится в Договаривающемся государстве, или**

**б) [договорное] место сдачи [или [договорный] порт разгрузки] находится в Договаривающемся государстве, или**

**с) [фактическое место сдачи является одним из возможных мест сдачи [по договору] и находится в Договаривающемся государстве, или]**

**d) договор перевозки предусматривает, что он регулируется настоящим документом или законодательством любого государства, вводящим его в действие.**

**[Ссылки на [договорные] места и порты означают места и порты, предусмотренные в договоре перевозки или в договорных условиях.]**

**[2. Настоящий документ применяется без учета национальности судна, перевозчика, исполняющих сторон, грузоотправителя по договору, грузополучателя или любых других заинтересованных сторон.]**

14. Требование о том, чтобы морская часть перевозки и вся перевозка носили международный характер, было поддержано в большинстве полученных замечаний, однако было высказано и мнение о том, что нынешняя формулировка статьи 2, содержащаяся в документе A/CN.9/WG.III/WP.44, не обеспечивает достижения этой цели. Кроме того, было высказано предположение о том, что для цели неофициального изменения сторонами места получения или места сдачи груза по сравнению с договорным положением данный документ должен применяться в том случае, если новое место находится в одном из договаривающихся государств. В этом отношении см. формулировку, содержащуюся в части IV, статья 2, пункт 1. Вместе с тем были высказаны мнения о том, что для применения данного документа должно быть вполне достаточным то обстоятельство, что только общая перевозка носит международный характер. Кроме того, было высказано и мнение о том, что только морской отрезок должен быть международным, поскольку общая перевозка в большинстве таких случаев будет также носить международный характер, а данный инструмент имеет главным образом морской характер.

15. В одном из замечаний утверждалось, что слово "всем" следует добавить перед словами "договорам перевозки".

16. В полученных замечаниях в целом было выражено согласие с тем, что слово "договорный" является необходимым, однако было поставлено под сомнение то, нужна ли такая ссылка где-либо еще, помимо вводной части текста или последнего предложения текста пункта 1. Кроме того, было сочтено, что слово "договорный" не является необходимым в ссылке на место получения груза, поскольку невозможно предвидеть такое место без соглашения между сторонами. Кроме того, слова "порт погрузки" и "порт разгрузки", возможно, являются излишними, поскольку эти понятия охватываются словами "место получения/сдачи груза". Было также указано о том, что пункт 1(c) статьи 2, возможно, является излишним с учетом пункта 1(b) статьи 2 и что пункт 1(c) статьи 2 следует исключить. Согласно одному из мнений, договорное место/порт перегрузки могут быть добавлены, с тем чтобы расширить сферу применения данного документа. Была высказана оговорка в отношении пункта 1(d) статьи 2, поскольку это положение предусматривает возможность выбора сторонами договора процессуальных норм.

17. Во многих полученных ответах указывалось, что пункт 2 не является необходимым, однако эта точка зрения никак не обосновывалась. В поддержку сохранения пункта 2 была сделана ссылка на статью X(c) Гагско-Висбийских правил. Данная статья призвана обеспечить, чтобы любое договаривающееся государство применяло эти правила в качестве статутного права всех

договаривающихся государств независимо от права, свойственного договору. Кроме того, сохранение пункта 2 является необходимым для того, чтобы показать, что не предполагается вносить какое-либо изменение по сравнению с Гаагско-Висбийскими правилами. Эти замечания, в соответствии с которыми соответствующее положение все еще считается значимым, означают, что пункт 2 следует сохранить в этом документе.

#### 18. **Статья 3**

##### **1. Настоящий документ не применяется**

**а) с учетом статьи 5 – к чартер-партиям, будь то используемым в связи с услугами по линейным перевозкам или нет; и**

**б) с учетом статьи 4 – к договорам на перевозку определенных объемов грузов, договорам фрахтования и аналогичным договорам, предусматривающим будущую перевозку грузов серией партий, будь то используемым в связи с услугами по линейным перевозкам или нет; и**

**с) с учетом пункта 2 – к другим договорам на услуги по нелинейным перевозкам.**

##### **2. Настоящий документ применяется к договорам перевозки на услуги по нелинейным перевозкам, согласно которым перевозчик выдает транспортный документ или электронную запись, которые**

**а) подтверждают получение груза перевозчиком или исполняющей стороной; и**

**б) подтверждают или содержат договор перевозки, за исключением отношений между сторонами чартер-партий или аналогичных соглашений.**

19. Договорный подход и подход на основании перевозки, а также, собственно говоря, документарный подход (чартер-партии), используемый в пункте 1, встретил несомненную поддержку в полученных замечаниях, однако были высказаны некоторые оговорки, а мнения в отношении деталей разнятся. Несогласие с системой, предусмотренной в статье 3, было выражено в двух ответах, согласно которым договорный подход в достаточной мере позволил бы решить эти вопросы.

20. Что касается оговорок к данной формулировке, то, например, одной из факультативных формулировок пункта 1(а) была бы следующая формулировка: "к чартер-партиям, даже если они используются в связи с услугами по линейным перевозкам", см. часть IV, статья 3(1)(а). Простая ссылка на "чартер-партии" также была сочтена вполне достаточной. Не было внесено предложения об установлении требования определить чартер-партии. Однако в одном из ответов указывается, что договор перевозки содержит рейсовые чартеры. Таким образом, рейсовые чартеры должны быть прямо указаны и исключены.

21. В полученных замечаниях некоторая поддержка выражается нынешней формулировке пункта 1(б). Однако в некоторых ответах высказано мнение о том, что используемая терминология носит проблематичный характер с точки зрения значения выражения "договоры на массовые грузы". В одном из ответов указывается, что термин "договор о фрахтовании" понимается как

синонимичный термину "договоры на массовые грузы". Кроме того, "договор о фрахтовании" понимается как относящийся к коносаментам и/или чартер-партиям. Было указано, что договоры на массовые грузы нуждаются в определении, если соглашения о морских линейных перевозках станут частью общих положений, касающихся сферы применения, что и должно произойти. Ссылка на "услуги по линейным перевозкам или нет", содержащаяся в пункте 1(b), согласно одному из ответов, была сочтена излишней.

22. Негативная ссылка на услуги по нелинейным перевозкам, содержащаяся в пункте 1(c), была сочтена проблематичной в одном из ответов, в котором также указывалось о необходимости дать позитивное определение, ср. статью 1.

23. В одном из ответов подчеркивался тот факт, что одна конкретная форма перевозки может порождать проблемы с учетом применения или неприменения данного документа, что означает разовые партии грузов и часто касается крупных или специальных предметов, например трансформаторов, бойлеров и крупных прогулочных яхт. Вместе с тем было признано, что такие формы перевозки могут подпадать под действие статьи 89.

24. В части IV озабоченности редакционного характера, выраженные в отношении пункта 1(a)–(c) статьи 3, были учтены в той мере, в какой это считалось разумно возможным.

25. Во многих полученных ответах статья 3(2) была сочтена приемлемой как охватывающая "разрыв", который может возникнуть вследствие исключений, предусмотренных в статье 3(1). Другими словами, статья 3(2) принимается как предусматривающая ситуации, которые должны входить в сферу применения этого документа. С другой стороны, упоминалось о том, что статьи 3, 4 и 5 носят чрезмерно сложный характер и порождают некоторую путаницу. Например, ссылки в статье 3(1)(b) и в статье 4 не вполне ясны, если их читать вместе. Предполагаемый охват статьи 3(2) определенного рода общей перевозки, как также было указано, является неясным, особенно за пределами Соединенных Штатов Америки. По этим причинам было предложено альтернативное решение, см. часть IV, альтернатива 2 статей 3, 4 и 5 (в конце документа). С другой стороны, неамериканским источником было высказано мнение о том, что, например, чисто автомобильная перевозка будет подпадать под действие статьи 3(2). Кроме того, в одном из ответов указывалось, что статья 3(2) не имеет независимого значения. Было сочтено, что статья 3(2) не является необходимой в случае принятия договорного подхода, а не сочетания договорного подхода и подхода на основании перевозки (и документарного) подхода.

#### 26. **Статья 4**

**Если договор предусматривает будущую перевозку грузов серией партий, настоящий документ применяется к каждой партии в соответствии с правилами, предусмотренными в статьях 2, 3(1)(a), 3(1)(c) и 3(2).**

27. Индивидуальные перевозки на основании рамочного договора входят или не входят в сферу применения этого документа в соответствии с положениями статьи 4. Эта статья в целом была одобрена в полученных замечаниях, хотя и были предложены некоторые пояснения в отношении ее точной формулировки

(например, "применение настоящего документа к каждой партии груза регулируется положениями статей 2, 3(1)(a)" и т.п.

28. Вместе с тем следует добавить, что в случае, если договоры на массовые грузы будут определены и соглашения о морских линейных перевозках станут частью договоров на массовые грузы, то формулировка статьи 4 будет нуждаться в изменении.

29. **Статья 5**

**Если транспортный документ или электронная запись выдается согласно чартер–партии или какому-либо договору, предусматриваемому статьей 3(1)(с), то такой транспортный документ или электронная запись отвечает условиям настоящего документа и положения настоящего документа применяются к договору, подтвержденному транспортным документом или электронной записью, с момента, с которого он регулирует отношения между перевозчиком и лицом, получающим права по договору перевозки, при условии, что такое лицо не является фрахтователем или стороной договора, предусматриваемого статьей 3(1)(с).**

30. С учетом полученных замечаний можно говорить о наличии консенсуса в отношении обеспечения защиты третьей стороны (не являющейся стороной по чартер–партии или стороной договора согласно статье 3(1)(с)) в силу обязательных положений данного документа даже в том случае, когда этот документ не является применимым вследствие действия положений об исключении, касающемся первоначального договора и первоначальных сторон договора.

31. Все еще существуют разные мнения в отношении того, каким образом следует регулировать такую защиту. Формулировка, содержащаяся в документе A/CN.9/WG.III/WP.44, была одобрена в большинстве ответов, однако считалась неудовлетворительной в некоторых других ответах. Например, ссылка на временной фактор ("... с момента ..." и т.д.) была сочтена неприемлемой для необоротного документа. Кроме того, выражение "лица, получающие права по договору ..." было сочтено слишком двусмысленным, равно как и ссылка на "сторону договора ...". Было также высказано предположение о том, что временной фактор следует исключить как излишний и в таком случае эта формулировка станет приемлемой. Согласно одному из мнений формулировка "такой транспортный документ или электронная запись отвечает условиям настоящего документа" является излишней. Кроме того, третью сторону необходимо точно указать для грузоотправителей, грузополучателей, распоряжающихся сторон, держателей и лиц, указанных в статье 31.

32. Вышеизложенные мнения подвергаются дальнейшему изучению в части IV, статья 5, документарная альтернатива.

33. В ходе четырнадцатой сессии Рабочей группы, проходившей в Вене в 2004 году, вариант отказа от наличия транспортного документа или электронной записи для обязательной защиты третьей стороны обсуждался, но не получил поддержки у явного большинства. Следовательно, статья 5 была включена в это предложение в том виде, в каком она сейчас повторяется в документе A/CN.9/WG.III/WP.44. В одном из ответов была вновь изложена еще

одна альтернатива, согласно которой защита третьей стороны должна быть связана с конкретным указанием такой третьей стороны, а не с установлением требования в транспортном документе или электронной записи. Эта альтернатива, предусматривающая отсутствие транспортного документа или электронной записи, все еще пользуется поддержкой, см. часть IV, статья 5, недокументарная альтернатива.

## ЧАСТЬ II. ВОПРОС О СОГЛАШЕНИЯХ О МОРСКИХ ЛИНЕЙНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ (СМЛП)

34. Формулировка положения, касающегося СМЛП, содержится в предложении Соединенных Штатов Америки, изложенном в документе A/CN.9/WG.III/WP.42.

35. В большинстве полученных ответов выражается значительная поддержка включения в данный документ положения об СМЛП. Вместе с тем подчеркивается, что положения этого документа должны предупреждать любое неправильное использование в результате заключения такого рода договора, как СМЛП, приводящего к тому, что данный документ не будет иметь обязательного характера в отношениях между непосредственными сторонами договора. Согласно одному из мнений значительная часть конкретных перевозок может основываться на соглашениях о предоставлении услуг. Необязательный подход не создавал бы проблем в отношениях между сторонами, располагающими равными возможностями заключения договоров, однако он создал бы проблему для мелких грузоотправителей по договору. Согласно этому мнению предполагается, что в случае одобрения подхода, изложенного в документе A/CN.9/WG.III/WP.34, мелкие грузоотправители по договору не будут пользоваться надлежащей защитой. В целом положения о сфере применения тесно связаны с положениями, касающимися существа.

36. В большинстве полученных ответов выражается поддержка одного положения, касающегося соглашений о морских линейных перевозках, однако были также высказаны мнения о том, что соглашения о морских линейных перевозках в действительности являются договорами на массовые грузы и по этой причине должны регулироваться в качестве части общих положений о сфере применения. Данный последний подход приведет к внесению изменений в формулировку, включенную в документ A/CN.9/WG.III/WP.44. Формулировка, содержащаяся в документе A/CN.9/WG.III/WP.44, вновь рассматривается в *Части IV* ниже.

37. Содержащееся в документе A/CN.9/WG.III/WP.42 определение СМЛП в целом приемлемо, однако высказывается мнение о том, что некоторые аспекты этого определения все еще не являются достаточно ясными (была сделана ссылка на выражение "которая в противном случае не предусмотрена в императивном порядке в соответствии с настоящим документом").

38. В полученных замечаниях были высказаны оговорки в отношении согласия третьей стороны. Кроме того, упоминалось, что определение СМЛП просто не является приемлемым, но что данные вопросы следует решать на основе договора на массовые грузы. Кроме того, после исключения такого отдельного варианта и после того, как соглашения о морских линейных перевозках станут

частью положений договора на массовые грузы с внесенными поправками, вопрос о точном определении, вероятно, потеряет свое значение.

39. Отдельное положение об СМЛП является приемлемым согласно полученным замечаниям, поскольку оно имеет превалирующее воздействие по отношению к более общим положениям, касающимся договоров на массовые грузы. Вместе с тем подчеркивается, что в случае возникновения такой коллизии это будет признаком неудачной формулировки.

40. Статус третьей стороны должен быть скоординирован таким образом, чтобы статья 5, содержащаяся в документе A/CN.9/WG.III/WP.44, и конкретное положение об СМЛП, касающееся статуса третьей стороны, являлись одними и теми же (за исключением случая, когда имеется согласие третьей стороны, как указано в документе A/CN.9/WG.III/WP.42).

ЧАСТЬ III. СТАТЬИ 88 И 89 (СО ССЫЛКОЙ НА НУМЕРАЦИЮ  
В ДОКУМЕНТЕ A/CN.9/WG.III/WP.32)

41. В полученных замечаниях мнения в отношении технического размещения статей 88 и 89 разделились. В некоторых ответах выражается поддержка предложения о переносе этих статей, с тем чтобы они стали частью положений о сфере применения, а в некоторых других ответах выражается мнение о том, что их местонахождение является оправданным в таком порядке, в каком они помещены в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, а в некоторых других ответах не считается, что этот вопрос имеет какое-либо особое значение.

42. Односторонний обязательный характер статьи 88 встретил поддержку в большинстве полученных замечаний, однако было также высказано мнение о двустороннем обязательном характере, которое встретило поддержку в некоторых ответах.

43. При использовании одностороннего подхода согласно одному из ответов необходимо обеспечить, чтобы согласованное увеличение ответственности одной стороны не вело к уменьшению обязательного уровня ответственности другой стороны. Согласно одному из мнений формулировка статьи 88 не является удовлетворительной, см. другое предложение в *Части IV*, статья 88, альтернатива 2.

44. Аргумент в пользу использования двустороннего обязательного подхода заключается в том, что ситуация на рынке после принятия Гаагских и Гаагско–Висбийских правил коренным образом изменилась. Сегодня утверждается, что грузоотправители по договору обладают равными коммерческими полномочиями, наряду с перевозчиками, для того, чтобы воздействовать на договоры перевозки и иногда оказывать даже большее воздействие, чем перевозчики.

45. Эти две разные точки зрения были сохранены в части IV и в статье 88, содержащейся в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, и выделены квадратными скобками.

46. Конкретное указание на то, чья ответственность может быть увеличена, вообще не затрагивалось во многих ответах, однако было высказано предположение о том, что такое увеличение ответственности не должно распространяться на исполняющую сторону, что предусмотрено в пункте 2

(A/CN.9/WG.III/WP.32). Имеется еще одно конкретное указание, согласно которому статья 88 не должна охватывать неморские исполняющие стороны, см. часть IV, статья 88. Далее указывается, что следует регулировать изменение обязательства перевозчика, а не только его ответственность. Отмечается, что статья 88.1 не должна содержать ссылки на грузоотправителя по договору, распоряжающуюся сторону или грузополучателя. Для этих лиц обязательный характер следует разьяснять на постатейной основе. Согласно одному из мнений, статья 88.2 не является необходимой.

47. Статья 89, содержащаяся в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, в целом была сочтена приемлемой в полученных замечаниях, однако были предложены некоторые изменения в ее текст. Согласно одному из мнений, нынешний текст является просто неразумным, и в отношении живых животных статья 5.5 Гамбургских правил является более приемлемой, а положение о живом грузе следует и конкретизировать, и перенести в главу, посвященную "сфере применения". Исключение из положения об исключении ответственности в тех случаях, когда утрата или повреждение явились результатом безответственности, следует перенести во вводную часть, с тем чтобы оно применялось и к живым животным, и к специальным грузам. Кроме того, в одном из ответов было отдано предпочтение более широким исключениям, допускаемым согласно Гаагско-Висбийским правилам.

#### ЧАСТЬ IV. ПРЕДЛОЖЕНИЕ В ОТНОШЕНИИ ТЕКСТА В КАЧЕСТВЕ ОСНОВЫ ДЛЯ ДАЛЬНЕЙШЕГО ОБСУЖДЕНИЯ

48. Полученные ответы не свидетельствуют о существовании консенсуса с учетом ряда вопросов, касающихся сферы применения и права заключать договоры. Вместе с тем расхождения во мнениях по многим аспектам, скорее, относятся к редакционным аспектам, чем к аспектам существа. В целях дальнейшего решения этих вопросов ниже выдвигается предложение. Оно призвано обеспечить основу для обсуждения на пятнадцатой сессии Рабочей группы.

49. В той мере, в какой предложение в отношении текста, изложенное ниже, отличается от касающихся сферы применения проектов статей, которые содержатся в документе A/CN.9/WG.III/WP.44, предлагаемые изменения в тексте ниже выделены курсивом. Предлагаются разные альтернативы на основании результатов обсуждения и ответов, которые были получены и которые содержат конструктивные предложения в отношении текста. Включены только дополнительные замечания. Замечания, изложенные в документе A/CN.9/WG.III/WP.44, не повторяются.

#### 50. **Статья 1**

а) **"Договор перевозки"** означает договор, по которому перевозчик **[против обязательства уплатить фрахт]** за уплату фрахта обязуется перевезти груз из одного места в другое. Это **[обязательство]** **[договор]** должно предусматривать **[международную]** перевозку морем и может предусматривать перевозку другими видами транспорта до или после морской перевозки. **[Договор, который позволяет по выбору перевезти груз морем, считается договором перевозки при условии, что груз фактически перевезен морем.]**

*х) "Договор на массовые грузы" означает договор, который предусматривает перевозку указанного [минимального] количества груза [морем] сериями партий в течение согласованного срока.*

51. Комментарий: некоторые альтернативы этой формулировке были включены в пункт 1(а) частично на основе полученных ответов. Для того чтобы избежать путаницы в статье 3, содержащейся в документе A/CN.9/WG.III/WP.44, в связи со ссылками на различные виды договора и чтобы учесть договоры о предоставлении услуг (соглашения о морских линейных перевозках) в общих положениях, касающихся сферы применения, было сочтено необходимым добавить в статью 1 определение "договоров на массовые грузы". Данное определение разъясняет статью 3.

52. Альтернатива 1 – A/CN.9/WG.III/WP.44:

xx) "Услуги по линейным перевозкам" означают морские транспортные услуги, которые

i) являются общедоступными через публичное оповещение или иным образом; и

ii) предоставляются на регулярной основе между оговоренными портами в соответствии с объявленными расписаниями или датами рейсов.

[xxx] "Услуги по нелинейным перевозкам" означают любые морские транспортные услуги, которые не являются услугами по линейным перевозкам.]

Альтернатива 2:

xx) "Услуги по линейным перевозкам" означают транспортные услуги с учетом настоящего документа, которые

i) предлагаются на основе общедоступности через публичное оповещение или с помощью аналогичных способов; и

ii) включают транспортировку судами, функционирующими на основе регулярного расписания между оговоренными портами в соответствии с объявленными расписаниями, в которых указаны даты рейсов.

xxx) "Услуги по нелинейным перевозкам" означают любые транспортные услуги, которые не являются услугами по линейным перевозкам.

Альтернатива 3:

xx) "Услуги по линейным перевозкам" означают транспортные услуги с учетом настоящего документа, которые

i) являются общедоступными и объявленными; и

ii) предоставляются на регулярной основе между оговоренными портами в соответствии с объявленными расписаниями или датами рейсов.

53. Комментарий: подход на основании перевозок обусловил необходимость рассмотрения определений "услуг по линейным перевозкам" ("линейным перевозкам" ("liner trade"), "линейной перевозке" ("liner carriage")). В альтернативах 2 и 3 повторяются предложения редакционного характера, включенные в ответы или внесенные как-либо иначе. Определение услуг по нелинейным перевозкам, возможно, и не является необходимым. Его исключение может означать внесение некоторых редакционных изменений в формулировку по меньшей мере статьи 3.

#### 54. Статья 2

**1. С учетом статей 3–5 настоящий документ применяется к [ко всем] договорам перевозки, по которым [договорное] место получения и [договорное] место сдачи находятся в разных государствах и [договорный] порт погрузки и [договорный] порт разгрузки находятся в разных государствах, если**

**а) [договорное] место получения [или [договорный] порт погрузки] находится в Договариваемом государстве, или**

**б) [договорное] место сдачи [или [договорный] порт разгрузки] находится в Договариваемом государстве, или**

**с) [фактическое место сдачи является одним из возможных мест сдачи [по договору] и находится в Договариваемом государстве, или]**

**д) договор перевозки предусматривает, что он регулируется настоящим документом или законодательством любого государства, вводящим его в действие. [Ссылки на [договорные] места и порты означают места и порты, предусмотренные в договоре перевозки или в договорных условиях.] *[Ссылки на договорные места и порты означают места и порты, предусмотренные в договоре перевозки или в договорных условиях или как-либо иначе согласованные сторонами договора].***

**2. Настоящий документ применяется без учета национальности судна, перевозчика, исполняющих сторон, грузоотправителя по договору, грузополучателя или любых других заинтересованных сторон.**

55. Комментарий: Добавление слов "ко всем" основывается на одном из внесенных предложений, и оно включено для выяснения того, имеется ли поддержка этого добавления. Альтернативная формулировка (курсивом) в конце текста пункта 1 основывается на одном из полученных ответов и призвана охватить любые последующие изменения, вносимые сторонами в отношении первоначально согласованных мест или портов. В тексте пункта 2 были исключены квадратные скобки, и, таким образом, данный текст будет включен в настоящий документ.

56. Альтернатива 1 статей 3, 4 и 5

Статья 3

1. Настоящий документ не применяется

а) с учетом статьи 5 – к чартер–партиям *[даже если они используются в связи с услугами по линейным перевозкам] [и соглашениям между судовладельцами или операторами судов относительно использования всего или части судна];*

б) с учетом статей 4 и 5 – к договорам на массовые грузы; или

с) с учетом пункта 2 – к другим договорам *[на услуги по нелинейным перевозкам] [когда они не предусматривают услуги по линейным перевозкам].*

2. *[Невзирая на пункт 1(с),]* настоящий документ применяется к договорам перевозки *[на услуги по нелинейным перевозкам] [когда они не предусматривают услуги по линейным перевозкам],* согласно которым перевозчик выдает транспортный документ или электронную запись, которые

а) подтверждают получение груза перевозчиком или исполняющей стороной; и

б) подтверждают или содержат договор перевозки, за исключением отношений между сторонами чартер–партий или аналогичных соглашений.

57. Альтернативу 2 статей 3, 4 и 5 см. после статьи 89 в пункте 85 ниже.

58. Комментарий: Структура, закрепленная в документе A/CN.9/WG.III/WP.44, была сохранена, но с учетом включения контрактов на услуги в общие положения о сфере применения и аннулирования неясных понятий, таких как "договоры о фрахтовании" и "аналогичные договоры", были предприняты дополнительные усилия с целью внести ясность. В статье 3(1)(а) содержится ссылка на чартер–партии с новой формулировкой, касающейся конкретных указаний. Формулировка, взятая в квадратные скобки, была предложена в качестве добавления, однако ссылки на судовладельцев и операторов судов могут привносить путаницу, поскольку такие понятия не обязательно имеют общее международное понимание.

59. С учетом наличия определения договоров на массовые грузы в статье 1 нет необходимости сохранять любые другие ссылки в статье 3(1)(b).

60. Если определение "услуг по нелинейным перевозкам" будет исключено как излишнее, то формулировку, содержащуюся в статье 3(1)(с) и статье 3(2), возможно, потребуются изменить.

61. Статья 3(2) является весьма важной с точки зрения отношений между грузоотправителем по договору и перевозчиком, поскольку согласно статье 5 обязательная защита третьей стороны обеспечивается в любом случае. Была выражена озабоченность по поводу взаимосвязи между статьей 3(1) и статьей 3(2). Следовательно, было предпринято усилие по разъяснению с помощью статьи 3(2) с исключением пункта 1(с). В статье 3(2) содержащаяся в конце текста ссылка взята в квадратные скобки в документе A/CN.9/WG.III/

WP.44, однако квадратные скобки могут быть сняты, а этот текст сохранен. Это позволило бы разъяснить, что пункт 2 не предусматривает вновь применения данного документа в случаях, когда его применение первоначально исключается в отношениях между первоначальными сторонами договора. Формулировку "аналогичное соглашение", возможно, потребуется конкретизировать.

**62. Альтернатива А:**

**Статья 4 (с учетом включения договоров на массовые грузы/услуги)**

1. С учетом статьи 88а настоящий документ применяется к каждой партии груза согласно договору на массовые грузы в соответствии с правилами, предусмотренными в статьях 2, 3.1(а) и (с), 3.2 и 5.

2. С учетом статьи 88а и невзирая на статью 3.1(б) настоящий документ применяется к договору на массовые грузы в той мере, в какой он применяется к отдельным партиям груза согласно договору на массовые грузы.

**Альтернатива В:**

**Статья 4 (с учетом включения договоров на массовые грузы/услуги)**  
[С учетом статьи 88а] настоящий документ применяется к договорам на массовые грузы при услугах на линейные перевозки в той мере, в какой отдельные партии груза согласно этому договору обуславливаются настоящим документом в соответствии со статьей 2.

**Альтернатива С:**

**Статья 4 (с учетом включения договоров на массовые грузы/услуги)**  
[1.] [С учетом статьи 88а,] если договор на массовые грузы охватывает отдельные партии груза при услугах на линейные перевозки [только], настоящий документ применяется к такому договору на массовые грузы и каждой отдельной партии груза при услугах на линейные перевозки согласно этому договору на массовые грузы [в соответствии со статьей 2].

[2. Если какой-либо договор предусматривает будущую перевозку груза серией партий и при условии, что отдельная партия груза не подпадает под действие пункта 1, настоящий документ применяется к каждой отдельной партии груза в соответствии с правилами, предусмотренными в статьях 2, 3(1)(а), 3(1)(с) и 3(2).]

Комментарий к альтернативам А, В и С:

Исходная информация

63. В ходе предыдущего официального и неофициального обсуждения и изучения вопроса о статусе договоров на услуги в целом стало очевидным, что и согласование отдельного положения об СМЛП с остальными положениями о сфере применения, и определение соглашений о морских линейных перевозках порождают некоторые проблемы. С учетом поддержки отдельного положения о соглашениях о морских линейных перевозках оно сейчас представляется лучшим способом согласиться с тем фактом, что СМЛП представляет собой ничто иное, как вид договора на массовые грузы, который должен регулироваться в качестве части общих положений о сфере применения. Договоры на массовые грузы определяются в статье 1. Договоры на массовые

грузы исключаются из сферы применения настоящего документа в статье 3.1(b) в том, что касается рамочного договора, но при условии соблюдения статьи 4.

Альтернатива А

64. Вместо конкретизации статуса рамочного договора при линейных перевозках статья 4(1) сначала предусматривает момент времени, когда отдельные партии груза подпадают под сферу применения этого документа, а когда нет. С помощью соответствующих ссылок следует разъяснить, что статус отдельных партий груза зависит от того, организована ли их перевозка на основе услуг по линейным перевозкам, чартера и т.п. Согласно пункту 2 статус рамочного договора зависит от статуса отдельных партий груза. Таким образом, если отдельная партия груза входит в сферу применения этого документа, то в таком случае и рамочный договор входит в сферу применения данного документа.

Альтернатива В

65. Альтернатива В была предложена в ходе обсуждения в рамках подготовки сессии в Нью-Йорке. Она представляет собой усилия по упрощению данной формулировки, но сохранению при этом той же структурной идеи, что и в альтернативах А и С.

Альтернатива С

66. Статья 4(1) представляет собой первую часть положения, касающегося договоров на массовые грузы. Поскольку общее правило включено в статью 3(1), но обусловлено соблюдением статьи 4, существует возможность уточнения статуса договоров на массовые грузы, предназначенных для линейных перевозок, в статье 4(1). Вполне может быть необходимым разъяснить применение с помощью ссылки на статью 2 таким же образом, что и в альтернативе В. Ссылка на услуги по линейным перевозкам для рамочных договоров на массовые грузы является ключевой в альтернативе С, тогда как в альтернативе А решающее значение имеет статус отдельных партий груза, на основе которого определяется статус рамочного договора на массовые грузы.

67. Следует отметить, что статья 4(1) в альтернативе С, которая уже была включена в предыдущий вариант текста данного документа в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, взята из статьи 2(4) Гамбургских правил, однако Гамбургские правила также содержат ссылку на "согласованный период", которая не используется в данном документе.

68. Слово "только" в статье 4(1) указывает на возможную необходимость исключать из сферы применения документа смешанные рамочные договоры на массовые грузы тогда, когда отдельные партии груза могут быть определены при услугах по линейным перевозкам или же могут основываться на рейсовых чартерах и т.п. Эта проблема, вероятно, носит чисто теоретический характер. Если такой смешанный рамочный договор не вызывает озабоченности, то вполне возможно, что статья 4(2) является излишней в альтернативе С.

Необязательная сфера применения статьи 4

69. Статья 88а отступает с точки зрения статьи 4 от обязательного характера настоящего документа, установленного в статье 88. Статья 88а наделяет документ необязательным характером в отношении отдельных партий груза, которые входят в сферу применения данного документа и которые перевозятся согласно договору на массовые грузы, при условии, что предварительные требования, установленные в статье 88а, были выполнены. Рамочный договор на массовые грузы также согласно этому документу не носит обязательного характера.

70. Некоторые положения данного документа имеют столь фундаментальное значение, что от них нельзя отступать даже тогда, когда статья 88а как таковая является применимой. Обязательства перевозчика обеспечивать мореходное состояние судна и многие обязательства грузоотправителя по договору могут таким образом носить императивный характер даже тогда, когда статья 88а в иных отношениях является применимой. Такие абсолютные обязательные положения необходимо обсудить более подробно.

**71. Статья 5/документарная альтернатива**

**Если транспортный документ или электронная запись выдается согласно чартер—партии или какому-либо договору, предусматриваемому статьей 3(1)(с), то [такой транспортный документ или электронная запись отвечают условиям настоящего документа и] положения настоящего документа применяются к договору, подтвержденному транспортным документом или электронной записью, [с момента, с которого он регулирует] [в отношениях] отношения между перевозчиком и [лицом, получающим права по договору перевозки] [грузоотправителем, грузополучателем, распоряжающейся стороной, держателем или лицом, указанным в статье 31], при условии, что такое лицо не является фрахтователем или стороной договора, предусматриваемого статьей 3(1)(с).**

72. Комментарий: Использование квадратных скобок призвано показать критические моменты, упоминавшиеся в ответах, т.е. временной фактор и лица, которых необходимо защищать, а также детальное разъяснение.

**73. Статья 5/недокументарная альтернатива**

**Невзирая на пункт 1 статьи 3, положения настоящего документа применяются в отношениях между перевозчиком и грузоотправителем, грузополучателем, распоряжающейся стороной, держателем, лицом, указанным в статье 31, или уведомляемой стороной при условии, что последними лицами не являются грузоотправитель по договору или же они как-либо иначе не соответствуют условиям договора, предусмотренным в пункте 1 статьи 3.**

74. Комментарий: Именно эта альтернатива обсуждалась в ходе четырнадцатой сессии Рабочей группы в Вене и на нее содержится ссылка в одном из ответов на неофициальный вопросник от 24 января 2005 года.

75. **Альтернатива 1 (статья 88):**  
**Статья 88**

1. Если в настоящем документе не предусмотрено иное, любое договорное условие, которое отступает от положения настоящего документа, является ничтожным в тех случаях и в той степени, в которых его цель или последствия заключаются, прямо или косвенно, в исключении, [или] ограничении [, или увеличении] ответственности за нарушение какого-либо обязательства перевозчика или *[морской]* исполняющей стороны [, грузоотправителя по договору, распоряжающейся стороны или грузополучателя в соответствии с положениями настоящего документа].

[2. Несмотря на пункт 1, перевозчик или *[морская]* исполняющая сторона могут увеличить свою ответственность и обязательства в соответствии с настоящим документом.]

3. Любое условие о передаче в пользу перевозчика прав страхования груза является ничтожным.

76. Комментарий: В полученных ответах высказывается мнение большинства, но не единодушное мнение, согласно которому данный документ включает только одностороннюю обязательную систему, означающую, что в договорном порядке является приемлемым увеличение ответственности любого из лиц, упомянутых в статье 88.1. Двусторонняя обязательная система пользуется некоторой поддержкой. Квадратные скобки были включены, чтобы показать, каких лиц должна охватывать статья 88. Было также предложено разъяснение в отношении морской исполняющей стороны.

77. **Альтернатива 2 (статья 88):**  
**Статья 88**

Если в настоящем документе не предусмотрено иное, любое положение договора перевозки является ничтожным, если:

a) оно прямо или косвенно ограничивает или исключает обязательства, ответственность, которые перевозчик или морская исполняющая сторона принимает на себя согласно настоящему документу; или

b) оно прямо или косвенно увеличивает обязательства, ответственность, которые лица, заинтересованные в грузе, принимают на себя согласно настоящему документу; или

c) оно предусматривает передачу в пользу перевозчика или исполняющей стороны прав страхования груза. Лица, заинтересованные в грузе, указанные в предыдущем пункте, включают грузоотправителя по договору, грузоотправителя, распоряжающуюся сторону, держателя транспортного документа и грузополучателя.

78. Комментарий: Альтернатива 2 повторяет предложение, высказанное в одном из ответов.

## 79. Статья 88а

1. Невзирая на статью 88, договор на массовые грузы, на который распространяется действие настоящего документа согласно статье 4[1][2], может предусматривать более или менее значительные обязанности, права, обязательства и ответственность, чем это предусмотрено в настоящем документе, при условии, что:

а) договор на массовые грузы [взаимно согласован и] согласован в письменной форме или электронным способом;

б) договор на массовые грузы устанавливает обязательство перевозчика предоставить конкретно указанную транспортную услугу;

с) положение договора на массовые грузы, которое предусматривает более или менее значительные обязанности, права, обязательства и ответственность, устанавливается в самом договоре и не может быть включено путем ссылки из другого документа; и

д) договор на массовые грузы не является [общедоступным прейскурантом цен и услуг перевозчика,] коносаментом, транспортным документом, электронной записью или грузовой квитанцией или аналогичным документом, но договор на массовые грузы может включать такие документы путем ссылки в качестве элементов договора. Это право отступать от положений охватывает отдельные партии груза согласно договору на массовые грузы и договор на массовые грузы в той мере, в какой на них распространяется действие настоящего документа согласно статье 4.

2. Пункт 1 не применяется к обязанностям, правам, обязательствам и ответственности согласно статьям [13, 25, 26, 27, ...].

3. Пункт 1 применяется в отношениях между перевозчиком и грузоотправителем по договору и он охватывает любую третью сторону, которая прямо согласилась на обязательность для нее положений договора на массовые грузы согласно статье 4[1][2] или любого договора (или любого его положения), предусматривающего перевозку отдельной партии груза согласно статье 4[1][2].

80. Статья 88а представляет собой положение, предусматривающее возможность отступления. Она применяется к рамочному договору на массовые грузы и к отдельным партиям груза согласно этому договору, как указано в статье 4. Статья 88а(1) регулирует предварительные условия, на которых такое отступление является приемлемым. Существуют также положения, устанавливающие, что определенные обязательства и ответственность, регулируемые в этом документе, не могут быть объектом отступления. Имеются некоторые вопросы, касающиеся статьи 88а(1)(а) и (d) в том, что касается существа, на что и указывают квадратные скобки.

81. Абсолютное обязательное положение, содержащееся в статье 88а(2), следует конкретизировать.

82. Статус третьей стороны будет соответствовать статье 5, если только третья сторона не дала своего согласия в соответствии со статьей 88а(3).

83. **Статья 89**

Невзирая на положения глав 4 и 5 настоящего документа, перевозчик и любая исполняющая сторона могут на основании договора перевозки:

а) исключать или уменьшать свою ответственность, если грузом являются живые животные, за исключением случаев, когда доказано, что утрата, повреждение или задержка явились результатом действия или бездействия перевозчика [или его служащих или агентов], совершенных вследствие безответственности и с пониманием вероятности возникновения такой утраты, повреждения или задержки, или

б) исключать или уменьшать свою ответственность за утрату или повреждение груза, если характер или состояние груза или же обстоятельства и условия, на которых осуществляется перевозка, таковы, что они являются разумным оправданием для специального соглашения, при условии, что это не затрагивает обычных коммерческих партий груза, перевозимых в рамках обычных перевозок, и что не выдается и не предполагается выдавать никакого оборотного транспортного документа или оборотной электронной записи для перевозки груза.

84. Комментарий: В некоторых полученных ответах предлагается внести определенные изменения. Ссылка на безответственность должна, согласно одному из мнений, относиться только к перевозчику, но не к его служащим или агентам. Было также внесено предложение перенести ссылку на безответственность из статьи 89(а) во вводную часть, с тем чтобы охватить и статью 89(а), и статью 89(б).

85. **Альтернатива 2 статей 3, 4 и 5:****Статья 3**

С учетом статей 4 и 5 настоящий документ не применяется в целях регулирования отношений между сторонами любого из следующих видов договоров, будь то используемых в связи с услугами по линейным перевозкам или нет:

а) чартер–партий;

б) договоров об использовании или эксплуатации судна или судов или любого места на них;

с) договоров о будущей перевозке грузов серией партий.

86. Комментарий: Данная альтернатива 2 статьи 3, как она изложена в одном из ответов на вопросник, сопряжена с усилиями по упрощению и разъяснению этого текста. В ней не используются слова "договоры на массовые грузы" и "договоры о фрахтовании". Как таковые, договоры на массовые грузы будут исключены в силу статьи 3(с), слот–чартеры – в силу статьи 3(а) или 3(б) и договоры о буксировке и договоры о перевозке тяжелых грузов – в силу статьи 3(б). Касающаяся СМЛП часть договоров на массовые грузы будет вновь включена в сферу применения данного документа с помощью отдельной ссылки.

87. **Статья 4**

Если перевозчик выдает транспортный документ или электронную запись в соответствии или в связи с любым видом договоров, упомянутых в статье 3, и если данный транспортный документ или электронная запись

а) подтверждает получение груза перевозчиком или исполняющей стороной; и

б) подтверждает или содержит положения договора перевозки,

то такой транспортный документ или электронная запись соответствует положениям настоящего документа и положения настоящего документа применяются к этому договору, за исключением того, что в том, что касается отношений между сторонами любого из видов договоров, указанных в статье 3, настоящий документ применяется только в том случае, если это соответствует согласованным положениям этого договора или, в случае несоответствия, положения, согласованные в любом таком договоре, какой указан в статье 3, превалируют.

**Статья 5**

Если перевозчик выдает транспортный документ или электронную запись в соответствии или в связи с любым видом договоров, упомянутых в статье 3, и если данный транспортный документ или электронная запись отвечает условиям (а) и (b), установленным в статье 4, то такой транспортный документ или электронная запись соответствует положениям настоящего документа и положения настоящего документа применяются к договору, содержащемуся или подтвержденному транспортным документом или электронной записью (независимо от положений любого такого договора, какой упомянут в статье 3), с момента, с которого он регулирует отношения между перевозчиком и любым лицом, которое не является стороной любого такого договора.

88. Комментарий к статьям 4 и 5 данной альтернативы 2: Согласно одному из ответов на вопросник статьи 4 и 5 данной альтернативы 2 призваны провести различие между ситуацией, когда транспортный документ остается в распоряжении сторон какого-либо договора, исключенного в силу статьи 3 альтернативы 2, и в этом случае условия исключенного договора превалируют, и ситуацией, когда затрагиваются третьи стороны, и в таком случае положения настоящего документа являются обязательными. Статьи альтернативы 2 также предусматривают, что транспортный документ или электронная запись с момента ее выдачи должны соответствовать положениям этого документа, например относящимся к подтверждению конкретных условий, касающихся груза.