



Генеральная Ассамблея

Distr.: Limited
27 January 2006

Russian
Original: English

**Комиссия Организации Объединенных Наций
по праву международной торговли**
Рабочая группа III (Транспортное право)
Семнадцатая сессия
Вена, 3–13 апреля 2006 года

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

Предложение Финляндии в отношении сферы применения, права заключать договоры и смежных положений

Записка Секретариата

В ходе подготовки к семнадцатой сессии Рабочей группы III (Транспортное право) правительство Финляндии представило текст предложения, касающегося сферы применения, права заключать договоры и смежных положений, содержащихся в проекте конвенции о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов, для рассмотрения Рабочей группой. Текст этого предложения воспроизводится в качестве приложения к настоящей записке в той форме, в какой он был получен Секретариатом.



Приложение

Сфера применения, право заключать договоры и смежные положения

1. Предыдущее обсуждение

1. Вопрос, касающийся сферы применения, права заключать договоры и смежных положений, обсуждался на предыдущих сессиях Рабочей группы, особенно на четырнадцатой (Вена, 2004 год) и пятнадцатой (Нью-Йорк, 2005 год) сессиях. На шестнадцатой сессии (Вена, 2005 год) такое обсуждение не проводилось с учетом такого факта, что нерешенные вопросы будут надлежащим образом подготовлены и препровождены через Секретариат ЮНСИТРАЛ для рассмотрения на семнадцатой сессии (Нью-Йорк, 2006 год). Однако в ходе шестнадцатой сессии отмечалось важное значение понимания последствий режима договоров на массовые грузы для небольших или непрофессиональных грузоотправителей по договорам на массовые грузы, как конкретно указывалось на данной сессии.

2. С учетом вышеупомянутых отправных точек можно сослаться на следующую документацию ЮНСИТРАЛ:

– A/CN.9/572, доклад Рабочей группы III о работе ее четырнадцатой сессии (Вена, 2004 год), пункты 81–109;

– A/CN.9/576, доклад Рабочей группы III о работе ее пятнадцатой сессии (Нью-Йорк, 2005 год), пункты 10–109; и

– A/CN.9/591, доклад Рабочей группы III о работе ее шестнадцатой сессии (Вена, 2005 год), пункт 244.

3. На своей четырнадцатой сессии (Вена, 2004 год) Рабочая группа, как указывается в соответствующем докладе (A/CN.9/572), сделала ряд выводов, в том числе следующие выводы:

– проект конвенции (документа) должен быть в обязательном порядке применимым к традиционным партиям груза;

– традиционные чартер-партии, договоры на массовые грузы в отрасли нелинейных перевозок, чартеры на грузовое место в отрасли линейных перевозок, а также договоры буксировки и перевозки крупных грузов большого веса должны быть исключены из сферы применения проекта документа;

– третьим сторонам (если договор перевозки между грузоотправителем по договору и перевозчиком не входит в сферу применения проекта конвенции) должна быть обеспечена защита в том случае, когда идентификация таких сторон должна производиться посредством ссылки на транспортный документ, однако с учетом того, что третьи стороны, заслуживающие защиты, должны быть четко указаны при том, что соответствующие категории еще не следует считать окончательно согласованными;

- Рабочая группа не возражала против включения положения, касающегося соглашений о морских линейных перевозках, на неимперативной основе в том случае, когда особые меры предосторожности должны применяться в отношении, например, защиты интересов мелких грузоотправителей по договору и третьих сторон; и
- вопрос об оптимальном месте положения о соглашениях о морских линейных перевозках в проекте конвенции (документа) следует также рассмотреть.

4. Что касается вопроса о сфере применения, то в ходе четырнадцатой сессии на рассмотрение были внесены три альтернативных подхода: документарный подход, договорный подход и отраслевой подход. Было также отмечено, что другой аспект, имеющий отношение к вопросу о сфере применения, состоит в том, был ли какой-либо данный договор перевозки свободно заключен между сторонами. Рабочая группа пришла к выводу о том, что компромисс может быть достигнут путем использования комбинации документарного подхода, договорного подхода и отраслевого подхода. Предложения редакционного характера, внесенные после того, как Рабочая группа сделала этот вывод, представляли собой компромисс, достигнутый на этих альтернативных основаниях. Тем не менее разработка соответствующих положений оказалась сопряженной с трудностями, несмотря на широкий консенсус, достигнутый в этом отношении.

5. Неофициальная редакционная группа подготовила измененную формулировку, которая воспроизводится в докладе (A/CN.9/572), пункт 105. Было отмечено, что данная неофициальная редакционная группа не располагала достаточным временем для рассмотрения вопросов, касающихся соглашений о морских линейных перевозках и обязательного охвата проекта документа.

6. В ходе последовавшего между сессиями Рабочей группы обсуждения вопросов структуры, существа и редакционного характера оказалось, что дополнительные пояснения являются необходимыми в отношении всех вышеупомянутых вопросов. Соглашения о морских линейных перевозках сейчас понимаются как договоры на массовые грузы. Тем не менее неимперативный статус договоров на массовые грузы все еще нуждается в разъяснении. Эти положения были в основном рассмотрены на пятнадцатой сессии (Нью-Йорк, 2005 год).

7. На своей пятнадцатой сессии (Нью-Йорк, 2005 год) Рабочая группа, как указывается в соответствующем докладе (A/CN.9/576), сделала ряд выводов, в том числе следующие выводы:

а) соглашения о морских линейных перевозках должны быть включены в сферу применения проекта конвенции в качестве договоров на массовые грузы, причем их включение будет обуславливаться характером отдельных партий груза, перевозимых в соответствии с ними;

б) определенные условия, касающиеся договоров на массовые грузы в отрасли линейных перевозок, были установлены в отношении отхода от императивных положений, а порядок отхода от этих положений может явиться основой для дальнейшего обсуждения с учетом, однако, конкретных требований

в отношении ясности, достаточной дифференциации и исключения злоупотреблений;

с) с учетом договоров на массовые грузы в отрасли линейных перевозок от обязательств, касающихся обеспечения мореходности и ответственности, вытекающей из необеспечения мореходности, нельзя, тем не менее, отходить, что, возможно, также будет иметь место с учетом некоторых положений, касающихся обязанностей и ответственности грузоотправителя по договору;

d) вышеупомянутая возможность отхода от положений будет также распространяться на третьи стороны, но только на конкретных условиях; этот аспект следует затронуть в связи с обсуждением вопросов, касающихся юрисдикции и арбитражного разбирательства;

e) что касается обязательной защиты третьих сторон, то было установлено требование наличия определенных документов и вместе с тем предпринимались усилия по согласованию такого подхода и подхода в том случае, когда третьи стороны конкретно указаны; если это не является приемлемым, то следует продолжать в течение некоторого времени дальнейшее обсуждение обоих вариантов; и

f) односторонняя обязательная система, касающаяся перевозчика, должна быть сохранена, и эта система должна включать морские исполняющие стороны.

8. Существует ряд других вопросов, решения по которым необходимо было принять на пятнадцатой сессии, как указывается в этом докладе (A/CN.9/576).

9. Обсуждение на пятнадцатой сессии (Нью-Йорк, 2005 год) основывалось на проекте, подготовленном неофициальной редакционной группой. Конечный результат, полученный на пятнадцатой сессии, отражен с незначительными изменениями технического порядка в документе A/CN.9/WG.III/WP.56. Вместе с тем выводы Рабочей группы содержатся в докладе о работе ее пятнадцатой сессии (A/CN.9/576).

10. Было подчеркнуто, что дальнейшая работа необходима для разработки приемлемого текста. После пятнадцатой сессии также стало ясным, что разработка текстов многих частей оказалась весьма сложным процессом. Было отмечено, что договоры перевозки, которые входят в сферу применения проекта конвенции, и договоры перевозки, которые не входят в сферу ее применения согласно статье 9, содержащейся в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, трудно понять. В особенности это относится к договорам на массовые грузы. Кроме того, порядок обеспечения защиты третьих сторон, предусмотренный статьей 10, содержащейся в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, трудно понять, особенно в связи со статьей 9 (A/CN.9/WG.III/WP.56). Отраженный в статье 95 (A/CN.9/WG.III/WP.56) неимперативный подход к договорам на массовые грузы, которые используются в линейных перевозках, также нуждается в дальнейшей разработке и обсуждении.

11. С учетом этой исходной информации было сочтено необходимым разработать положения, касающиеся сферы применения и права заключать договоры, а также смежных вопросов.

12. Предлагаются нижеследующие изменения по сравнению с текстом, содержащимся в документе A/CN.9/WG.III/WP.56. Номера статей являются теми же (однако новое определение увеличивает число обозначенных буквами пунктов в статье 1).

2. Смешанные перевозки

13. В настоящее время предполагается или допускается возможность того, что проект конвенции будет охватывать определенные аспекты смешанных перевозок. Основа для этого заложена в проектах статей 1(a) и 27, содержащихся в документе A/CN.9/WG.III/WP.56. Согласно проекту статьи 27 регулирование смешанных перевозок охватывает только утрату или повреждение груза или задержку в его сдаче.

14. Основывающийся на смешанных перевозках подход может затрагивать различные части проекта конвенции. Эта связь также отмечалась, но только с точки зрения некоторых аспектов, при обсуждении сферы применения, права заключать договоры и смежных положений. Соответствующие аспекты отражены в докладе о работе четырнадцатой сессии (Вена, 2004 год) (A/CN.9/572), пункт 103, и в докладе о работе пятнадцатой сессии (Нью-Йорк, 2005 год), пункт 108.

15. Как представляется, это предложение не порождает каких-либо конкретных проблем с учетом характера проекта конвенции, обусловливаемого частичным охватом ею смешанных перевозок. Если на основании аргументов, не принятых во внимание, возникнет такая необходимость, то возможна дополнительная разработка положений.

3. Предлагаемый текст с комментариями

16. *Статья 1. Определения*

Для целей настоящей Конвенции:

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

б) "договор на массовые грузы" означает договор перевозки, который предусматривает перевозку указанного количества груза серией партий в течение согласованного срока. Такое указание количества груза может включать минимальное количество, максимальное количество и определенный диапазон;

с) "линейная перевозка" означает транспортную услугу, которая i) является общедоступной через публичное оповещение или аналогичным образом и ii) включает перевозку на судах, которые ходят по регулярному графику между указанными портами в соответствии с общедоступными расписаниями или датами рейсов;

сс) "нелинейная перевозка" означает любую перевозку, которая не является линейной перевозкой.

...

17. В текст, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, внесены некоторые изменения. Термин "договор на массовые грузы" (b) означает договор перевозки и сейчас включен в это определение. В этом определении словом "goods" было заменено слово "cargo", с тем чтобы согласовать эту формулировку с другими положениями проекта конвенции. Как предусмотрено в докладе о работе шестнадцатой сессии (Вена, 2005 год) (A/CN.9/591), пункт 244, будет подготовлен пояснительный документ, касающийся режима договоров на массовые грузы в проекте конвенции, с тем чтобы дополнительно проиллюстрировать как правовые, так и практические последствия этого. Международный морской комитет (ММК) выразил готовность оказать помощь в подготовке этого документа. Упомянулся также документ, подготовленный ММК и представленный Рабочей группой.

18. Усилия по уточнению основных положений, касающихся сферы применения, привели к возникновению необходимости определить не только нелинейную перевозку, но и линейную перевозку. Это является очевидным с учетом статьи 9.

19. *Статья 8. Общая сфера применения*

1. С учетом положений статьи 9 настоящая Конвенция применяется к договорам перевозки, по которым место получения и место сдачи груза находятся в разных государствах, и порт погрузки и порт разгрузки находятся в разных государствах, если:

а) место получения или порт погрузки находится в Договариваемом государстве; или

б) место сдачи или порт разгрузки находится в Договариваемом государстве.

Ссылки на [места и] порты означают [места и] порты, согласованные в договоре перевозки.

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

20. Взятые в квадратные скобки выражения во вступительной части текста пункта 1 проекта статьи 8, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, "[для морской перевозки]" и "[для этой же морской перевозки]" предлагается исключить. Взятые в скобки выражения были включены во избежание возникновения озабоченности у некоторых делегаций. Такая озабоченность сопряжена с возможностью того, что могут иметь место, например, две отдельных внутренних морских перевозки в пределах двух отдельных государств, когда порт погрузки для первой перевозки будет в ином государстве, чем порт разгрузки в ходе второй морской перевозки. Такая перевозка не должна охватываться проектом конвенции. Вместо включения взятых в скобки выражений в проект конвенции предлагается дать это конкретное разъяснение в комментариях, которые будут подготовлены на основе принятого текста.

21. В посвященной юрисдикции главе было предложено добавить порт погрузки и порт разгрузки в качестве связующих факторов и основы для

юрисдикции при предъявлении исков в отношении перевозчика. Об этом связующем факторе говорится в докладе о работе шестнадцатой сессии (Вена, 2005 год) (A/CN.9/591), пункт 73, как указывается в предложенной статье 75 (с), изложенной в этом пункте. После утверждения таких связующих факторов, как представляется, целесообразно включить порт погрузки и порт разгрузки в качестве факторов, которые также обуславливают применимость проекта конвенции. Кроме того, это соответствует вступительной части текста пункта 1 выше. Следовательно, предлагается снять скобки вокруг выражения "порт погрузки" и "порт разгрузки" в тексте пункта 1(а) и (b) проекта статьи 8, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.56.

22. Взятую в квадратные скобки формулировку пункта 1(с) проекта статьи 8, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.56 ("договор перевозки предусматривает, что он регулируется настоящей Конвенцией или законодательством любого государства, вводящим ее в действие"), предлагается исключить с учетом особых трудностей при принятии решения о целесообразности такой ссылки. Эти трудности были отмечены в докладе о работе пятнадцатой сессии (Нью-Йорк, 2005 год) (A/CN.9/576), пункты 61 и 62. Даже в отсутствие такой конкретной ссылки стороны, естественно, всегда вправе включить этот текст проекта конвенции в качестве части их договора, что и осуществлялось на практике посредством использования выражения "наиболее важные положения". Проблемы толкования таких ссылок и текста проекта конвенции как договорных положений могут возникать, однако эти проблемы вполне могут выходить за рамки обсуждения в Рабочей группе.

23. *Статья 9. Конкретные исключения и дополнения*

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

- a) чартер–партии; и*
- b) договоры на использование судна или любого пространства на нем независимо от того, являются они чартер–партиями или нет.*

2. a) С учетом пункта (b) настоящая Конвенция не применяется в отношении договоров перевозки при нелинейных перевозках.

b) Настоящая Конвенция применяется при нелинейных перевозках в том случае, если:

- i) не существует чартер–партии или договора на использование судна или любого пространства на нем независимо от того, является такой договор чартер–партией или нет, между сторонами; и*
- ii) доказательством заключения договора перевозки является транспортный документ или транспортная электронная запись, которая также свидетельствует о получении груза перевозчиком или исполняющей стороной.*

Исходная информация

24. Проект статьи 9, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, характеризуется проблематичной формулировкой. Сначала в пункте 1 предусматривается исключение, а затем, несмотря на это, в пункте 2

предусматривается дополнение и в пункте 3 предусматривается "обусловленное" дополнение. Кроме того, в пункт 2 включена "перевозка по требованию", с тем чтобы показать, что такая перевозка включается в сферу применения проекта конвенции даже в том случае, если она не является вопросом линейной перевозки, как в случае применения Гаагских и Гаагско–Висбийских правил. Договоры на массовые грузы предусмотрены в пункте 3. Договоры на массовые грузы являются рамочными договорами, согласно которым предусматривается перевозка серии партий грузов. Перевозка отдельных партий грузов может быть организована отдельно, и они могут осуществляться в отрасли линейных перевозок или в аналогичной отрасли, или же в отрасли трамповых перевозок. Пункт 3 проекта статьи 9, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, имеет своей целью обеспечить применимость проекта конвенции к рамочным договорам на массовые грузы с помощью того, что является применимым в отношении каждой отдельной партии груза.

25. Отправная точка для достижения понимания предложенной статьи 9 выше предусмотрена, как и ранее, статьей 8, в которой содержится ссылка на то, что проект конвенции применим к договорам перевозки, как они определены в статье 1(a).

26. В предлагаемом сейчас тексте выделяются линейные перевозки и нелинейные перевозки, с тем чтобы обеспечить более четкое понимание, чем ранее, того, что исключается из сферы применения. Определение нелинейной перевозки (включая определение линейной перевозки) уже обсуждалось Рабочей группой, и, как представляется, возникла хорошая возможность для того, чтобы полагаться на отраслевой подход. Новая формулировка статьи 9 обуславливает необходимость дать определения и линейной перевозки, и нелинейной перевозки в статье 1.

Пункт 1 предложенной статьи 9

27. Пункт 1 исключает определенные ситуации при линейных перевозках, например чартер–партии, используемые при линейных перевозках. Этот вопрос носит редакционный характер. Его существо, как представляется, не противоречит результатам предыдущего обсуждения в Рабочей группе.

Пункт 2 предложенной статьи 9

28. Предложенный пункт 2(a) выше исключает все договоры нелинейной перевозки. Нет конкретной ссылки на чартер–партии, однако считалось вполне естественным, что все чартер–партии в отрасли нелинейных перевозок являются предметом ссылки, содержащейся в предложенном пункте 2(a) выше.

29. Для того чтобы не уменьшать сферу применения по сравнению с тем, что является применимым согласно Гаагским и Гаагско–Висбийским правилам, необходимо включить определенную часть нелинейной перевозки в сферу применения проекта конвенции. Это так называемая перевозка "по требованию", вопрос о которой обсуждался в Рабочей группе ранее. Что касается этого аспекта, то, как представляется, он не противоречит каким-либо образом выводам Рабочей группы, за исключением изменения формулировки. Подход, используемый в предложенном пункте 2(b) выше, призван обеспечить лучшее понимание того, когда проект конвенции является применимым, чем

формулировка пункта 2 проекта статьи 9, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, причем при этом не преследовалась цель изменения его существа. Вышеизложенное предложение обуславливает необходимость сделать два замечания. Во-первых, между сторонами не должна быть заключена чартер-партия или аналогичный договор, как указано в предложенном пункте 2(b)(i) выше. Во-вторых, в предложенном пункте 2(b)(ii) выше требуется наличие транспортного документа или транспортной электронной записи, которая является доказательством и заключения договора перевозки, и получения груза перевозчиком или исполняющей стороной. Таким образом, в пункте 2(b)(ii) установлены два требования.

30. В следующем разделе, посвященном договорам на массовые грузы, дополнительно рассматривается предложенный пункт 2.

Договоры на массовые грузы

31. Предложенный текст не повторяет текст пункта 3 проекта статьи 9, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.56. Поскольку (рамочные) договоры на массовые грузы по определению являются договорами перевозки, как указано в предложенном пункте 1(b) статьи 9 выше, вопрос о применении проекта конвенции к таким договорам может быть решен на основе предложенной новой формулировки статьи 9 как таковой. После ознакомления с предложенным текстом выше вполне можно сделать вывод о том, что перечень исключений определенных договоров при линейных перевозках, содержащийся в пункте 1, не охватывает договоры на массовые грузы. Таким образом, договоры на массовые грузы являются договорами перевозки, а если они являются договорами перевозки при линейных перевозках, то они охватываются проектом конвенции. С другой стороны, согласно предложенному пункту 2(a) статьи 9 выше договоры перевозки при нелинейных перевозках исключаются из сферы применения проекта конвенции. Договоры на массовые грузы, которые используются для целей нелинейных перевозок, таким образом будут исключены.

32. Договор на использование судна или любого пространства на нем, указанный в предложенном пункте 1(b) статьи 9, не охватывает договоры на массовые грузы при линейных перевозках, и опасность неправильного понимания нового предложенного текста не должна возникать.

33. Тот факт, что проект конвенции действительно применяется к договорам на массовые грузы, указанным выше, и к партиям груза, перевозимым согласно таким договорам, не означает, что положения проекта конвенции автоматически становятся императивными. Императивный или неимперативный характер проекта конвенции обуславливается статьями 94, 95 и 96, предлагаемыми ниже.

34. Вопрос о смешанных договорах на массовые грузы (и при линейных перевозках или перевозках "по требованию", и при нелинейных перевозках в отношении отдельных партий груза согласно договору на массовые грузы) не рассматривался с коммерческой точки зрения как существенно важная отправная точка. Если такая ситуация возникнет, то возникнет и возможность понять новый предложенный текст таким образом, что проект конвенции применяется к смешанному договору на массовые грузы в том случае, если отдельная партия груза перевозится в порядке линейной перевозки (или на основании перевозки

"по требованию"), хотя он не применяется к смешанному договору на массовые грузы в том случае, если отдельная партия груза перевозится в порядке нелинейной перевозки иначе, чем на основании "перевозки по требованию".

35. Могут возникать определенные дополнительные вопросы толкования.

36. *Статья 10. Применение в отношении определенных сторон*

Несмотря на положения статьи 9, если чартер-партия или другой договор перевозки исключается из сферы применения настоящей Конвенции согласно статье 9, то в таком случае применяются следующие пункты:

а) настоящая Конвенция применяется в отношениях между перевозчиком и грузоотправителем, грузополучателем, распоряжающейся стороной, держателем или [лицом, указанным в статье 34], которое не является [вариант А: первоначальной стороной исключенного договора перевозки] [вариант В: грузоотправителем по исключенному договору перевозки];

б) настоящая Конвенция не применяется в отношениях между [вариант А: первоначальными сторонами] [вариант В: перевозчиком и грузоотправителем] по исключенному договору перевозки.

37. Проект статьи 10, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, был сочтен неясным. Цель проекта статьи 10 заключается в обеспечении защиты определенным третьим сторонам на обязательной основе в тех случаях, если, тем не менее, такой договор, как чартер-партия при нелинейных перевозках, между перевозчиком и грузоотправителем по договору не охватывается проектом конвенции. Основной подход является аналогичным подходу, использовавшемуся в Гаагских и Гаагско-Висбийских правилах, однако согласно проекту конвенции не представляется возможным увязать защиту какой-либо третьей стороны с коносаментом или аналогичным документом, удостоверяющим правовой титул.

38. Как упоминалось выше в разделе, озаглавленном "1. Предыдущее обсуждение", Рабочая группа обсудила вопрос о защите третьих сторон с точки зрения не только надлежащих формулировок, но и с учетом двух основных вариантов. Один из вариантов основывается на сочетании такой защиты с обладанием транспортным документом или транспортной электронной записью, как показано в проекте статьи 10, содержащемся в документе A/CN.9/WG.III/WP.56. Другой вариант основывается на представлении о том, что защищаемая третья сторона прямо указана и что нет необходимости требовать предъявления транспортного документа или транспортной электронной записи.

39. При внесении этого нового предложения были предприняты дополнительные усилия по уточнению положений проекта статьи 10, как он содержится в документе A/CN.9/WG.III/WP.56. Как оказалось, эти усилия не были в достаточной мере успешными. Поскольку выводы, сделанные до настоящего времени Рабочей группой, предусматривают возможность возвращения к точному указанию третьих сторон, если подход, включающий документ или транспортную электронную запись, не окажется удовлетворительным (цитата из раздела "1. Предыдущее обсуждение": "... было

установлено требование наличия определенных документов и вместе с тем предпринимались усилия по согласованию такого подхода и подхода в том случае, если третьи стороны конкретно указаны; если это не является приемлемым, то следует продолжать в течение некоторого времени дальнейшее обсуждение обоих вариантов"), то данное новое предложение действительно включает другой вариант, который основывается на точном указании третьих сторон, защита которых должна обеспечиваться. Было сочтено, что этот вариант является лучшим для того, чтобы продвигаться вперед, чем вариант, в настоящее время включенный в проект статьи 10, который содержится в документе A/CN.9/WG.III/WP.56.

40. Тем не менее, если Рабочая группа решит, что следует включить ссылку на транспортный документ или транспортную электронную запись, то единственным предлагаемым вариантом на этом этапе является вариант, который в настоящее время отражен в проекте статьи 10, содержащемся в документе A/CN.9/WG.III/WP.56. Однако этот вариант не является приоритетным согласно данному новому предложению.

41. В предложенной статье 10 (а) выше защищаемые третьи стороны указаны конкретно. Такая конкретизация была предложена Рабочей группой ранее, когда обсуждались два упомянутых основных варианта. Однако выражение "лицо, указанное в проекте статьи 34", взято в квадратные скобки. Этим лицом является документарный грузоотправитель по договору. Его статус может быть сопоставимым со статусом грузоотправителя по договору, а не какой-либо третьей стороны, защиту которой надлежит обеспечить. Тем не менее, статус документарного грузоотправителя по договору может и не быть таким же, что и статус грузоотправителя по договору, и, может быть, необходимо сохранять эту формулировку в квадратных скобках до дальнейшего обсуждения.

42. В предложенной статье 10 (b) выше в интересах обеспечения ясности указывается, что проект конвенции не применяется в отношении между первоначальными сторонами исключенного договора перевозки. В общих условиях первоначальными сторонами являются "грузоотправитель по договору" и "перевозчик", а в условиях чартера – "фрахтователь" и "владелец", причем последний, возможно, указывается прямо. Предлагаются два варианта: один (А), касающийся первоначальных сторон, а другой (В), касающийся перевозчика и грузоотправителя по договору. С учетом только что упомянутой терминологии, возможно, было бы предпочтительным выбрать вариант А.

43. И вариант А, и вариант В предложенной статьи 10 (b) могут быть неясными в какой-либо конкретной ситуации: чартер–партия была заключена между X (перевозчик) и Y. Стороной X был выдан коносамент стороне Y. Последняя сторона передает этот коносамент стороне Z, а затем сторона Y вновь приобретает коносамент у Z. В некоторых правовых системах может быть неясным, является ли Y третьей стороной. Вопрос заключается в том, должен ли проект конвенции предусматривать решение всех правовых проблем. Возможно, данную конкретную ситуацию можно было бы оставить для толкования. Тем не менее Рабочая группа, возможно, пожелает дополнительно обсудить этот вопрос. Предложенные выше два варианта могут иметь, по меньшей мере, некоторые последствия в этом отношении даже с учетом того, что они не предусматривают прямого решения данной проблемы.

44. *Статья 20. Ответственность морских исполняющих сторон*

...

5. *Настоящая статья не применяется, если только место, в котором груз первоначально был получен морской исполняющей стороной, или место, в котором груз был окончательно сдан морской исполняющей стороной, не находится в Договариваемом государстве.*

45. В предложенной статье 8 выше установлены требования в географических выражениях для того, чтобы проект конвенции применялся. Статья 8 действует в отношении перевозчика, но применение проекта конвенции к морской исполняющей стороне не может обуславливаться точно такими же основаниями с учетом того факта, что согласно статье 8 морская исполняющая сторона может выполнять свои функции полностью за пределами договаривающихся государств. Было сочтено, что для применения проекта конвенции к морским исполняющим сторонам должен наличествовать какой-либо конкретный связующий фактор с географической точки зрения также с договариваемым государством. Это предложение является новым, и пункт 5 статьи 20 был сочтен надлежащим местом для включения этого положения.

46. *Статья 94. Общие положения*

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

а) *прямо или косвенно исключает или ограничивает обязательства перевозчика или морской исполняющей стороны в соответствии с настоящей Конвенцией;*

б) *прямо или косвенно исключает или ограничивает ответственность перевозчика или морской исполняющей стороны за нарушение обязательства по настоящей Конвенции; или*

с) *предусматривает передачу в пользу перевозчика или лица, указанного в статье 19, прав страхования груза.*

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

а) *прямо или косвенно исключает, ограничивает [или расширяет] обязательства по настоящей Конвенции грузоотправителя по договору, грузоотправителя, грузополучателя, распорядившейся стороны, держателя или лица, указанного в статье 34; или*

б) *прямо или косвенно исключает, ограничивает [или расширяет] ответственность грузоотправителя по договору, грузоотправителя, грузополучателя, распорядившейся стороны, держателя или лица, указанного в статье 34, за нарушение любого из их обязательств по настоящей Конвенции.]*

Пункт 1 предложенной статьи 94

47. Во вступительной части текста пункта 1 слово "provision" было заменено словом "stipulation", поскольку оно касается договора. В тексте пункта 1 слово "оно" было перенесено во вступительную часть во избежание его повторения в подпунктах (а), (b) и (с). Ссылка во вступительной части текста на ничтожность положения уточнена, и поэтому это положение является ничтожным в той степени, в какой оно противоречит императивным положениям проекта конвенции.

Пункт 2 предложенной статьи 94

48. Императивный характер проекта конвенции с учетом обязательств и ответственности грузоотправителя по договору все еще не определен окончательно. Например, может существовать и другое мнение, предусматривающее включение в каждое положение ссылки на его императивный или неимперативный характер. На данном этапе скобки сохраняются. Поскольку статус грузоотправителя по договору затрагивается другими положениями, помимо положений главы 8, выражение "глава 8" в предложенных пунктах 2 (а) и (b) выше было заменено выражением "по настоящей Конвенции". Однако место включения этой ссылки, возможно, все еще требуется уточнить.

49. *Статья 95. Специальные правила в отношении договоров на массовые грузы*

1. Несмотря на положения статьи 94, договор на массовые грузы, к которому применяется настоящая Конвенция, может предусматривать более или менее значительные права, обязательства и ответственность, чем права, обязательства и ответственность, предусмотренные в настоящей Конвенции, при условии, что договор на массовые грузы содержит четкое заявление о том, что в нем допускается отход от положений настоящей Конвенции, и

a) заключен на индивидуальной основе; или

b) содержит четкое указание на разделы договора на массовые грузы, в которых допускается такой отход.

2. Отход от положений в соответствии с пунктом 1 должен быть указан в договоре на массовые грузы и не может быть включен путем ссылки на другой документ.

3. Общедоступный прейскурант цен и услуг перевозчика, транспортный документ, транспортная электронная запись или аналогичный документ не является договором на массовые грузы в соответствии с пунктом 1, но договор на массовые грузы может включать такие документы путем ссылки в качестве положений договора.

4. Пункт 1 не применяется к [правам и] обязательствам, установленным в статьях 16 (1) (a) и (b), [30] и [33] и ответственности, возникающей в результате нарушения таких обязательств, и пункт 1 не

применяется к статье [66] [об утрате права на ограничение ответственности].

5. а) Пункт 1 применяется в отношениях между перевозчиком и грузоотправителем по договору;

б) пункт 1 применяется в отношениях между перевозчиком и любой другой стороной, которая прямо согласилась на обязательность для нее положений договора на массовые грузы, которые отходят от положений настоящей Конвенции. Прямое согласие должно свидетельствовать о том, что соглашающаяся сторона получила информацию, в которой четко указано, что договор на массовые грузы отходит от положений настоящей Конвенции, и такое согласие не указывается в общедоступном прейскуранте цен и услуг перевозчика, транспортном документе или транспортной электронной записи.

в) бремя доказывания того, что условия для отхода от положений были выполнены, возлагается на сторону, утверждающую о пользе такого отхода.

Исходная информация

50. С учетом нового подхода к договорам на массовые грузы, используемого в статье 9 выше, в статью 95 необходимо внести изменения редакционного характера, однако эти изменения не отражают каких-либо изменений по существу, за исключением того, что указано ниже. Имеется два основных предложения редакционного характера. Во-первых, вполне возможно упростить формулировку пункта 1. Во-вторых, вполне возможно исключить пункт 4 проекта статьи 95 в том виде, как он изложен в документе A/CN.9/WG.III/WP.56. Следовательно, новый предложенный текст, изложенный выше, имеет иную нумерацию пунктов начиная с пункта 4.

51. Внесено существенное изменение в текст предложенного пункта 4 выше, однако до дальнейшего обсуждения этого пункта. Кроме того, внесено существенное изменение в текст предложенного пункта 5(с) выше. Оба эти изменения дополнительно разъясняются ниже.

Пункт 1 предложенной статьи 95

52. Взятая в квадратные скобки формулировка, содержащаяся в документе A/CN.9/WG.III/WP.56 "[согласован в письменной форме или электронным способом]", была исключена из текста предложенного пункта 1 выше, поскольку это требование уже установлено в статьях 3 и 5.

53. Слово "обязанности", содержащееся в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, предлагается исключить, поскольку оно было сочтено синонимом слова "обязательства", которое также включено в этот текст.

54. Эта формулировка, возможно, нуждается в изменениях с учетом согласования формулировки предложенного пункта 1 с формулировкой пункта 2 статьи 76 о юрисдикции, как указано в докладе о работе шестнадцатой сессии (Вена, 2005 год) (A/CN.9/591), пункт 73.

Пункт 2 предложенной статьи 95

55. Слово "договор" было заменено словами "договор на массовые грузы".

Пункт 3 предложенной статьи 95

56. Был рассмотрен вопрос о необходимости сохранения пункта 3 проекта статьи 95, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.56. Некоторые источники утверждали, что он ничего не добавляет к регулированию статуса договоров на массовые грузы в статье 95. С другой стороны, существуют источники, которые настойчиво желают сохранить пункт 3 в том виде, в каком он содержится в документе A/CN.9/WG.III/WP.56. Причина этого заключается в том, что считается весьма важным обеспечить полную информированность грузоотправителей по договору относительно отхода от положений и открытость такого отхода. В частности, с учетом законодательства Соединенных Штатов Америки было сочтено, что это законодательство допускает то, что называется ставками за сроки и объем груза в общедоступном прейскуранте цен перевозчика, причем эти ставки могут толковаться как договоры на массовые грузы согласно общему определению договоров на массовые грузы, которое разработала Рабочая группа. Все содержащиеся в пункте 3 ссылки являются необходимыми.

57. С учетом того факта, что источники, считающие пункт 3 излишним, основывали свое мнение на том обстоятельстве, что это положение ничего не добавляет, тогда как источники, желающие сохранить пункт 3, высказывали аргументы по существу, было сочтено надлежащим предложить, чтобы пункт 3 в том виде, в каком он содержится в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, был сохранен. Это также относится к взятой в квадратные скобки формулировке в тексте пункта 3. Предлагается снять эти скобки и сохранить этот текст. Как представляется, сохранение пункта 3, изложенного выше, не окажет какого-либо негативного воздействия, но этот пункт явно уточняет этот статус в некоторых правовых системах.

Пункт 4 (ранее пункт 5) предложенной статьи 95

58. Этот пункт включает сверхимперативное положение, согласно которому отступление от положений не допускается ни при каких обстоятельствах. Предлагается объединить с технической точки зрения пункт 5(a) и (b) проекта статьи 95, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, и взять в квадратные скобки слова "правами". Ссылка на права, возможно, является излишней, поскольку имеется отдельная формулировка статьи 66.

59. По сравнению с пунктом 5 проекта статьи 95, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, сверхимперативные положения, касающиеся грузоотправителя по договору, предлагается ограничить статьями 30 и 33, но эти положения взяты в квадратные скобки до дальнейшего обсуждения. Эти статьи отчасти связаны со строгой ответственностью грузоотправителя по договору. Окончательное решение зависит отчасти от решений Рабочей группы относительно главы 8. Ссылка на статью 66 также взята в квадратные скобки до дальнейшего обсуждения.

Пункт 5 (ранее пункт 6) предложенной статьи 95

60. Формулировка этого пункта была улучшена, однако не предполагается вносить какие-либо изменения по существу, за исключением подпункта (с) (ранее последнее предложение текста пункта 6(b) проекта статьи 95, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.56). Одновременно предлагается исключить текст, взятый первым в квадратные скобки в пункте 6(b) проекта статьи 95, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, а сейчас являющегося предложенным пунктом 5(b), по причинам, которые были разъяснены в отношении пункта 1 выше. Часть текста пункта 6(b) проекта статьи 95, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, взятая второй в квадратные скобки и являющаяся сейчас предложенным пунктом 5(b), должна быть исключена, а этот текст сохранен для обеспечения того, чтобы какая-либо третья сторона располагала надлежащими возможностями для понимания отхода от положений и выражения надлежащего согласия. Слово "уведомление" было заменено словом "информация".

61. Предложенный пункт 5(c) является совершенно новым. Последнее предложение текста пункта 6(b) проекта статьи 95, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, должно не только охватывать бремя доказывания в отношениях между перевозчиком и любой другой стороной, иной чем грузоотправитель по договору, но и в отношениях между перевозчиком и грузоотправителем по договору. Вышеизложенное предложение исправляет это. Кроме того, предлагается, чтобы скобки, имеющиеся в тексте пункта 6(b), были исключены в связи с этим. Поскольку вполне возможно, что отступления будут иметь место в любом случае (в интересах перевозчика или грузоотправителя по договору), не вполне целесообразно возлагать бремя доказывания лишь на перевозчика; его следует возложить на сторону, утверждающую о пользе отхода от положений. Это отражено в предложенном пункте 5 выше.

62. *Статья 96. Специальные правила в отношении живых животных и некоторых других грузов*

Невзирая на [вариант А: положения глав 5 и 6 настоящей Конвенции и обязательства перевозчика] [вариант В: положения статей 94 и 95], положения договора перевозки могут исключать или ограничивать обязательства или ответственность и перевозчика, и морской исполняющей стороны, если:

а) грузом являются живые животные, за исключением случаев, когда истец доказывает, что утрата или повреждение груза или задержка в его сдаче явились результатом действия или бездействия перевозчика или лица, указанного в статье 19, или морской исполняющей стороны, совершенных вследствие небрежности и с пониманием вероятности такой утраты или повреждения груза или вследствие небрежности и с пониманием вероятности возникновения такой утраты в результате задержки в сдаче груза; или

б) характер или состояние груза или же обстоятельства и условия, в которых осуществлялась перевозка, таковы, что они являются разумным оправданием для специального соглашения, при условии, что это не затрагивает обычных коммерческих поставок, осуществляемых в рамках обычной торговли, и не выдается никакого обратного

транспортного документа или оборотной транспортной электронной записи для перевозки такого груза.

63. Во вступительной части текста проекта статьи 96, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, имеется ссылка, соответствующая предложенному варианту А выше. Эта ссылка является отчасти неясной и отчасти излишней. С учетом ссылки, содержащейся в пункте 1 проекта статьи 95, аналогичная формулировка может использоваться, что имеет своим результатом включение предложенного варианта В во вступительную часть текста статьи 96. Вариант также включает ссылку на статью 95, поскольку коммерческой целесообразности отвечают договоры на массовые грузы в ходе торговли живыми животными.
64. Во вступительной части текста было добавлено второе слово "обязательства" по сравнению с формулировкой проекта статьи 96, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.56.
65. Формулировка статьи 96(a) уточняется с помощью предложенного положения, согласно которому "истец" доказывает факт умышленной или конкретной небрежности, приведшей к возникновению утраты.
66. Взятая в скобки формулировка проекта статьи 96(a), содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, должна быть сохранена, а скобки сняты. Защита перевозчика от несправедливой ответственности за живых животных является необходимой, однако было сочтено справедливым, чтобы умышленная или конкретная небрежность, приведшая к утрате, не только ограничивалась самим перевозчиком, но и охватывала любое лицо, указанное в проекте статьи 19. В таких случаях перевозчик будет нести ответственность.
67. Далее предлагается включить в статью 96(a) вместо ссылки на умышленную или конкретную небрежность, приведшую к задержке в сдаче груза, как отражено в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, ссылку на умышленную или конкретную небрежность, приведшую к утрате вследствие задержки. Это предложение считается в большей мере соответствующим ссылкам на утрату или повреждение груза, чем текст, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.56.