



Генеральная Ассамблея

Distr.: Limited
28 February 2007

Russian
Original: English

Комиссия Организации Объединенных Наций

по праву международной торговли

Рабочая группа III (Транспортное право)

Девятнадцатая сессия

Нью-Йорк, 16-27 апреля 2007 года

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

Предложение делегаций Дании, Норвегии и Финляндии в отношении проекта статьи 37(1)(а), касающегося договорных условий

Записка Секретариата

В порядке подготовки к девятнадцатой сессии Рабочей группы III (Транспортное право) правительства Дании, Норвегии и Финляндии представили Секретариату излагаемое в приложении к настоящему документу предложение в отношении проекта статьи 37(1)(а), касающегося договорных условий проекта конвенции о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов.

Содержащийся в приложении документ воспроизводится в том виде, в каком он был получен Секретариатом.



Приложение

Договорные условия

1. Согласно проекту статьи 37(1)(а) перевозчик обязан включить в договорные условия "описание груза", предоставленное грузоотправителем по договору. Однако перевозчик может защитить себя с помощью оговорки, указанной на документе, если перевозчик не имел практически реальной или коммерчески разумной возможности проверить достоверность информации (см. проект статьи 41(2)(а)). В любом случае перевозчик должен включить в договорные условия информацию, предоставленную грузоотправителем по договору. Проект конвенции не устанавливает каких-либо пределов в отношении объема информации, характера информации, описаний и т.д., которые грузоотправитель по договору может потребовать включить в транспортный документ. Это положение является новым по сравнению с эквивалентным положением, содержащимся в Гаагских, Гаагско-Висбийских и Гамбургских правилах.

2. В практике проявляется усиливающаяся тенденция к тому, чтобы грузоотправители по договору предоставляли объемные и подробные технические описания грузов, которые они просят включить в транспортный документ. Весьма важно, чтобы проект конвенции предусматривал ограничение в отношении объема, характера и степени детализации информации, которую грузоотправитель по договору может потребовать включить в транспортный документ. Если такое ограничение не будет установлено, то перевозчик будет обязан проводить разумную проверку всей информации такого рода, предоставленной грузоотправителем по договору, проверить которую он имеет практически реальную или коммерчески разумную возможность (см. проект статьи 41(2)(а)). Если значительный объем информации или информация конкретного характера подлежит включению в транспортный документ, то вопросом мнения зачастую будет вопрос о том, имеется ли практически реальная или коммерчески разумная возможность провести такую проверку информации, и, следовательно, это будет приводить к возникновению споров. В результате разрешения включать слишком пространные и слишком детализированные условия в транспортные документы соблюдение обязательства перевозчика осуществлять разумный контроль над этими условиями становится все более трудным и трудоемким. Один из элементов заключается в возникновении сильного чувства неуверенности, связанного с ознакомлением с информацией на нескольких страницах; другой элемент заключается в том, что таким образом открывается путь для включения условий, которые имеют отдаленное отношение к договору перевозки или даже вообще не имеют никакого отношения к нему и, следовательно, не известны перевозчику. Кроме того, это может оказать неблагоприятное воздействие на стандарт разумности, который должен применяться к перевозчику.

3. Для снятия этих озабоченностей предлагается внести в данный текст следующую поправку:

Текст проекта статьи 37(1)(а) необходимо изменить следующим образом:
"общее описание груза;"

Это предложение основывается на формулировке статьи 14 (е) УПО 600 (Унифицированные правила и обычаи для документарных аккредитивов (6-е пересмотренное издание)), которая обеспечивает, чтобы транспортный документ по-прежнему отвечал своей цели в международной торговле. Оно также является сходным с решением, предусмотренным в статье 15(1)(а) Гамбургских правил, в которой говорится об "общем характере груза".
