



Генеральная Ассамблея

Distr.: Limited
7 September 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*

Право распоряжаться грузом: информация, представленная делегацией Норвегии

Записка Секретариата

В ходе пятнадцатой сессии Рабочей группы III (Транспортное право), которая проходила в Нью-Йорке 18–28 апреля 2005 года, Рабочая группа рассмотрела в целом вопрос о праве распоряжаться грузом в соответствии с проектом документа о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов. Делегация Норвегии представила документ, прилагаемый ниже в качестве приложения I, с тем чтобы содействовать рассмотрению вопроса о праве распоряжаться грузом, на основе обобщения мнений, высказанных различными делегациями в ходе неофициальных консультаций, в рамках единого документа для обсуждения Рабочей группой. Свои замечания, которые отражены в этом приложении, представили следующие делегации: Испания, Италия, Норвегия, Республика Корея, Япония, Международная палата судоходства (МПС), Балтийский международный морской совет (БИМКО) и Международная группа клубов защиты и возмещения (клубы P&I).

Документ, содержащийся в приложении I, воспроизводится в том виде, в котором он был получен Секретариатом.

* Номера положений в настоящем пересмотренном варианте документа A/CN.9/WG.III/WP.50 изменены для обеспечения соответствия с номерами положений в документе A/CN.9/WG.III/WP.56.



Приложение I

Доклад

Глава 11. Право распоряжаться грузом (Карл Й. Гомбрий, Норвегия)

1. Глава 11 документа A/CN.9/WG.III/WP.32, касающаяся права распоряжаться грузом, стала предметом обсуждения в ходе неофициального межсессионного совещания за круглым столом (семинара) в Лондоне 25 февраля 2005 года. В ходе семинара обсуждался представленный неофициальный документ, в котором излагалась история подготовки и содержание главы 11.
2. После лондонского семинара от имени делегации Норвегии был распространен электронным способом неофициальный вопросник. Ответы были получены от делегаций Республики Кореи, Испании, Японии, Италии, Норвегии (косвенно, как от автора настоящего доклада), а также от БИМКО, МПС и Международной группы клубов P&I (указанные НПО представили совместный ответ).
3. На основе вышеупомянутой информации были сформулированы замечания, которые излагаются ниже.
4. Многие из тех, кто представил ответы, считают, что в статье 53 в документе A/CN.9/WG.III/WP.32 (в настоящее время – статья 54 документа A/CN.9/WG.III/WP.56) не проводится достаточно четкого разграничения между правом распоряжающейся стороны давать инструкции в одностороннем порядке, с одной стороны, и правом распоряжающейся стороны и никакой другой стороны договариваться об изменении договора перевозки, с другой стороны.
5. В отношении существа статьи 54 (b), в которой предусматривается, что распоряжающаяся сторона может "требовать сдачи груза до его прибытия в место назначения", возникли существенные разногласия. Некоторые представившие ответы делегации высказали мнение о том, что такое требование всегда будет означать изменение договора и поэтому не может быть предметом односторонних инструкций. Другие считали, что такое право давать инструкции имеет принципиально важное значение, например для банков, обеспечивающих финансирование покупателей. Они могут требоваться в качестве обеспечения и должны даваться распоряжающейся стороной, когда не выдается оборотного транспортного документа, и, если окажется, что покупатель не в состоянии выполнить свои обязательства перед банком, то можно будет воспрепятствовать передаче груза в распоряжение клиента/покупателя, не выполнившего свои обязательства.
6. В большинстве ответов на неофициальный вопросник отмечается, что важно предоставить распоряжающейся стороне право требовать сдачи груза до его прибытия в место назначения, и что такое место сдачи не обязательно должно быть расположено на пути к первоначальному месту назначения, однако при этом всегда должны соблюдаться условия, изложенные в статье 57.
7. С учетом вышеизложенного, Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть следующий пересмотренный проект **статьи 54**:

"Право распоряжаться грузом в соответствии с договором перевозки может быть предоставлено только распоряжающейся стороне и означает право:

а) договариваться с перевозчиком о любом изменении договора перевозки;

б) давать или изменять инструкции в отношении груза, которые не представляют собой изменения договора перевозки;

с) заменять грузополучателя любым другим лицом, включая саму распоряжающуюся сторону;

[d) требовать, с учетом условий, предусмотренных в статье 55, сдачи груза в любом другом месте, помимо первоначального места назначения]".

8. В статье 56 определяется, кто является распоряжающейся стороной, и предусматривается возможность передачи права распоряжения грузом от одной распоряжающейся стороны к другой распоряжающейся стороне.

9. В статье 56(1), которая применяется, когда не выдается оборотного транспортного документа, в подпункте (а) предусматривается, что грузоотправитель по договору является распоряжающейся стороной, за исключением случаев, когда распоряжающейся стороной назначается грузополучатель или другое лицо. Как указывают квадратные скобки в существующем тексте проекта документа в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, существуют разногласия по вопросу о том, может ли грузоотправитель по договору в одностороннем порядке назначать новую распоряжающуюся сторону или же для этого требуется согласие грузополучателя.

10. В ответах на неофициальный вопросник значительное большинство высказалось по этому вопросу в пользу исключения текста в квадратных скобках, с тем чтобы ясно показать, что грузоотправитель может в одностороннем порядке назначать новую распоряжающуюся сторону. В некоторых ответах отмечалось также, что в подобном случае важно предусмотреть требование об уведомлении перевозчика.

11. Таким образом, с учетом ответов на неофициальный вопросник **статья 56(1)(а)** должна гласить следующее:

"Отправитель по договору является распоряжающейся стороной, за исключением случаев, когда он назначает распоряжающейся стороной другую сторону и уведомляет об этом перевозчика".

12. Другой вопрос, возникающий в связи со статьей 56, заключается в том, когда право распоряжаться грузом прекращает действовать, если не выдается оборотного транспортного документа. Происходит ли это в момент, когда груз прибывает в место назначения и грузополучатель просит сдать груз или же когда груз фактически сдается в месте назначения?

13. На лондонском семинаре мнения по этому вопросу разделились. Некоторые считали, что последнее решение является более приемлемым с практической точки зрения, поскольку грузоотправитель по договору/продавец довольно часто инструктирует перевозчика незамедлительно вступить с ним в контакт по

прибытии в место назначения перед сдачей груза. Цель такой инструкции заключается в том, чтобы позволить грузоотправителю по договору/продавцу проверить, получен ли платеж, прежде чем груз будет сдан грузополучателю/покупателю. Если получения платежа не ожидается, то грузоотправитель по договору/продавец, выступающий распоряжающейся стороной, будет иметь право назначить нового грузополучателя и таким образом защитить свои позиции даже в том случае, если сторона, не выполнившая свои обязательства, обратится с просьбой сдать груз.

14. Другие считали, что в такой ситуации перевозчику может быть дана инструкция вступить в контакт с грузоотправителем по договору/продавцом непосредственно перед прибытием в место назначения и что существующую формулировку статьи 56 (d) можно сохранить.

15. Мнение большинства по этому вопросу в ответах на неофициальный вопросник заключалось в том, что право распоряжаться грузом прекращает действовать в момент фактической сдачи груза в месте назначения, хотя в двух ответах предлагалось другое решение. С учетом вышеизложенного **статья 56 (d)** должна гласить следующее:

"Право распоряжаться грузом прекращается, когда груз сдается в месте назначения [или любом другом месте, указанном в соответствии со статьей 53 (d) документа A/CN.9/WG.III/WP.32 (в настоящее время – статья 55 (1) документа A/CN.9/WG.III/WP.56)]".

16. Вопрос о том, насколько необходимой является формулировка, заключенная в квадратные скобки, несомненно зависит от решения Рабочей группы по статье 53 (d) документа A/CN.9/WG.III/WP.32 (в настоящее время – статья 55 (1) документа A/CN.9/WG.III/WP.56). Если это положение будет исключено, то формулировку в квадратных скобках статьи 56 (d), несомненно, следует также исключить.

17. В статье 56(2)(d) (которую предлагается исключить в документе A/CN.9/WG.III/WP.56) по существу предусматривается, что инструкции, которые были даны держателю, должны быть указаны на оборотном транспортном документе. При этом не предусматривается соответствующего требования в том случае, если оборотного транспортного документа не выдается, о том, чтобы инструкции, например в отношении назначения нового грузополучателя, указывались на каком-либо необоротном транспортном документе, который, возможно, был выдан. Этот вопрос был включен в неофициальный вопросник. Мнения по вопросу о целесообразности включения такого требования разделились. В трех ответах указывалось, что это нецелесообразно, в то время как такое же количество делегаций (включая Норвегию) придерживались мнения о том, что такое требование необходимо включить. Одна из делегаций воздержалась от конкретного ответа.

18. Во вступительных замечаниях к главе 11 в документе A/CN.9/WG.III/WP.21 отмечалось, что во многих случаях использование оборотных транспортных документов быстро сокращается, или же они вообще не используются и что четко определенное и подлежащее передаче право распоряжаться грузом может сыграть важную роль в развитии систем электронной торговли, в рамках которых оборотные электронные записи не используются. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о том, будет ли требование о том, чтобы

инструкции или информация о замене грузополучателя указывались на необоротном транспортном документе, если такой документ выдается, содействовать использованию необоротных транспортных документов или записей для целей финансирования и/или электронной торговли. В случае принятия положительного решения по этому вопросу Рабочая группа, возможно, пожелает изменить **статью 56(1)(с)** следующим образом:

"Если распоряжающаяся сторона осуществляет право распоряжаться грузом в соответствии со статьей 54, она представляет надлежащие удостоверяющие документы, а любые инструкции, которые были даны, или информация о замене грузополучателя распоряжающейся стороной, указываются в любом необоротном транспортном документе или электронной записи, которая могла быть выдана".

19. В отношении статьи 57(4) обсуждался вопрос о том, должен ли перевозчик в случае невыполнения инструкций нести строгую и неограниченную ответственность или же с учетом фактической структуры этого положения он несет обязательство проявлять надлежащую осмотрительность, аналогичное обязательству в случае утраты или повреждения груза, и его ответственность также должна быть в определенной степени ограничена.

20. В большинстве ответов на этот вопрос в неофициальном вопроснике явное предпочтение было отдано обязательству проявлять надлежащую осмотрительность при таком же ограничении ответственности, как и в случае ответственности за повреждение или утрату груза. Кроме того, большинство придерживалось также мнения о том, что это положение следует разъяснить. Исходя из этого Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть следующий новый текст **статьи 57(4)**:

"Перевозчик несет ответственность за утрату или повреждение груза, а также за задержку в сдаче груза в результате невыполнения перевозчиком или любым лицом, упомянутым в статье 15(3), инструкций распоряжающейся стороны, и такая ответственность ограничивается в соответствии с положениями статей 64 и 66".

21. Кроме того, в отношении статьи 57(1) следует отметить, что вариант А основан на первоначальном тексте проекта документа, в то время как вариант В является результатом пересмотра этого текста Секретариатом ЮНСИТРАЛ в соответствии с просьбой Рабочей группы.

22. Статьи 58, 59 и 60 не рассматривались в ходе лондонского семинара, и, кроме того, по этим статьям ранее не возникало каких-либо споров.