



Генеральная Ассамблея

Distr.: Limited
16 November 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 конвенции о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов

Предложение Соединенных Штатов Америки относительно включения "портов" в проект статьи 75 проекта конвенции в главу, посвященную юрисдикции

Записка Секретариата

В ходе подготовки к шестнадцатой сессии Рабочей группы III (Транспортное право), на которой Рабочая группа, как ожидается, продолжит второе чтение проекта конвенции о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов на основе записки Секретариата (A/CN.9/WG.III/WP.56), правительство Соединенных Штатов Америки 15 ноября 2005 года представило на рассмотрение Рабочей группы предложение относительно включения "портов" в проект статьи 75 проекта конвенции в главу, посвященную юрисдикции. Текст этого предложения воспроизводится в приложении к настоящей записке в том виде, в котором он был получен Секретариатом.

* Задержка в представлении настоящего документа объясняется датой передачи Секретариату данного предложения.



Приложение

Преимущества включения "портов" в статью 75

1. Нынешний текст статьи 75(с), которая позволяет истцу возбуждать иск в отношении перевозчика в порту погрузки или порту разгрузки, заключен в квадратные скобки. Соединенные Штаты считают, что эти скобки должны быть сняты, а заключенный в них текст сохранен¹.
2. Важно осознавать контекст, в котором этот вопрос имеет наибольшее значение². При традиционных перевозках между портами порт погрузки является местом получения, а порт разгрузки является местом поставки. В этом контексте статья 75(с) не будет в целом играть какой-либо роли, поскольку эти места уже охватываются статьей 75(b)³. Этот вопрос приобретает значение только в том случае, если порт погрузки отличается от места получения или порт разгрузки отличается от места поставки. Таким образом, этот вопрос является важным для договоров перевозки "от двери до двери" (и, в меньшей степени, для договоров перевозки "от порта до двери" и "от двери до порта").
3. Когда стороны заключили договор "от двери до двери", они обе заинтересованы в том, чтобы порты погрузки или разгрузки могли быть потенциально использованы в качестве места проведения судебных разбирательств. Преимущества этого для лиц, заинтересованных в грузе, очевидны. Если истец хочет предъявить исковые требования к перевозчику в порту, то такая возможность будет являться весьма полезной. Если истец не желает предъявлять иск перевозчику в порту, он может избрать другой вариант (и включение портов в перечень не причинит какого-либо вреда).
4. Преимущества для перевозчика являются менее очевидными, но, тем не менее, реальными. Хотя перевозчик предпочел бы, чтобы ему не предъявлялось вообще никаких исковых требований (или, если это невозможно, отвечать по

¹ По сути эту же позицию мы защищали в пунктах 30 и 31 документа A/CN.9/WG.III/WP.34. В настоящем документе мы более подробно разъясняем свои доводы.

² Кроме того, необходимо помнить, что этот вопрос не будет по сути иметь какого-либо значения в той мере, в которой оговорки об исключительном выборе суда будут подлежать принудительному исполнению. Согласно предложению Соединенных Штатов, оговорки о выборе суда, содержащиеся в договорах о перевозке какого-либо объема грузов, будут подлежать принудительному исполнению и иметь обязательную силу для третьих сторон при оговоренных условиях. В этом контексте не будет иметь значения вопрос о том, какие именно места будут включены в содержащийся в статье 75 перечень. (Предложение Соединенных Штатов по этому вопросу было первоначально изложено в пунктах 34 и 35 документа A/CN.9/WG.III/WP.34. Измененный/компромиссный вариант содержится в статье 95 документа A/CN.9/WG.III/WP.56. Вопрос о возможности принудительного исполнения оговорок об исключительном выборе суда также затрагивается в статье 76 документа A/CN.9/WG.III/WP.56 (Соединенные Штаты выступают против этой статьи в ее нынешнем виде)).

³ Одно различие может возникнуть, если сфера применения статьи 75(b) будет ограничена "договорными" местами, поскольку в статье 75(с) говорится о фактических портах. Соединенные Штаты не будут возражать против пересмотра статьи 75(с), с тем чтобы охватить порты, указанные в договоре. На практике в покрывающих несколько видов перевозок коносаментах, как они используются в настоящее время, обычно указываются предполагаемые порты погрузки и разгрузки.

иску только в месте, указанном в оговорке о выборе суда см. *supra* примечание 2), если перевозчику придется отвечать по иску в пределах юрисдикции истца, то он обычно предпочтет, чтобы иск предъявлялся в порту, через который проследовал груз, чем в каком-либо месте внутри страны, в котором агент забрал или сдал груз. Включение упоминания о портах в содержащийся в статье 75 перечень не гарантирует, что иск будет подан именно в порту, однако исключение портов из этого перечня может сделать подачу исков в порту невозможной. Если порты не будут включены в перечень, то обе стороны могут оказаться вынужденными проводить разбирательство в каком-либо месте внутри страны, когда они обе предпочли бы, чтобы тяжба проходила в порту.

5. Имеется ряд практических причин, в силу которых обе стороны будут часто отдавать предпочтение проведению разбирательства в порту, а не внутри страны. На практике вероятность нанесения ущерба грузу в порту намного выше, поскольку ущерб грузу, как правило, наносится при перегрузке. Хотя груз может быть утерян в море (или ему может быть нанесен ущерб в случае крушения поезда или столкновения грузовиков), намного более часто встречаются случаи повреждения груза в ходе погрузочно-разгрузочных работ. Даже если груз не перегружается, вероятность его хищения со склада (который, по всей видимости, будет находиться в портовом районе) более высока, чем его хищение с судна в открытом море или из движущегося грузовика или вагона. Если груз утрачен или поврежден в порту, то урегулирование спора именно в этом месте будет более удобно для всех: в этом месте доступ обеих сторон к свидетелям и другим доказательствам будет более легким.

6. Когда груз утрачивается или повреждается в порту, ответственность часто будет нести исполняющая сторона (например, стивидор или оператор терминала). Так, грузовладелец может пожелать подать иск в отношении перевозчика, который несет ответственность по договору, и исполняющей стороны, которая несет ответственность за фактически причиненный ущерб. Согласно статье 77 порт может оказаться единственным местом, в котором истец может предъявить требование в отношении исполняющей стороны. И часто порт будет единственным местом, в котором истец может предъявить единый иск и к перевозчику, и к исполняющей стороне. В то же время, если порты не будут включены в содержащийся в статье 75 перечень, то, возможно, не окажется суда, в котором может быть возбужден единый иск, в результате чего потребуются возбуждать несколько исков для урегулирования одного и того же случая.

7. Даже если грузовладелец изберет предъявление единого иска в отношении только перевозчика, перевозчик, возможно, пожелает получить возмещение от небрежной исполняющей стороны или возложить на нее долю ответственности. Часто этого можно добиться с наибольшей эффективностью, если перевозчик подключает к делу небрежную исполняющую сторону в качестве дополнительного ответчика или ответчика, являющегося третьей стороной (при использовании любых процессуальных механизмов, которые предусматриваются правом страны суда). Во многих правовых системах это будет возможным только в том случае, если суд, рассматривающий первоначальный иск, обладает юрисдикцией по отношению к небрежно исполняющей стороне. А это будет намного более вероятным в том случае, если иск будет рассматриваться в порту, что, в соответствии с новой конвенцией, может произойти только при условии, что порты будут включены в перечень в статье 75.

8. Даже если соображения, связанные с потенциальной ответственностью исполняющих сторон, не делают порт более привлекательным местом для проведения разбирательства, обе стороны будут часто заинтересованы в том, чтобы любые разбирательства проводились именно в порту. Вероятность того, что именно в порту или в припортовом районе будут практиковать наиболее квалифицированные юристы по морским делам, является более высокой, а также более высока вероятность того, что в состав судов, обладающих юрисдикцией над портами, будут входить судьи, являющиеся наиболее опытными в вопросах морских перевозок. Несомненно, не в каждом порту в мире будут существовать такие же юридические и судебные возможности и опыт в области морских перевозок, что и в крупнейших мировых морских транспортных центрах. Здесь речь, однако, о выборе не идет. Даже если морские экспертные возможности в том или ином конкретном порту ниже среднего уровня, все-таки велика вероятность того, что они будут более значительными по сравнению с морскими экспертными возможностями, имеющимися в месте получения или поставки внутри страны.

9. И наконец, упоминание портов в перечне может сказаться на способности судов регулировать свои собственные списки дел, назначенных к рассмотрению. В Соединенных Штатах в силу доктрины *forum non conveniens* суду, в надлежащих обстоятельствах, разрешается передавать дело в другой суд, который способен лучше разрешить соответствующие вопросы. Однако такая возможность будет существовать только в том случае, если более подходящие суды будут обладать юрисдикцией по соответствующим вопросам, а этого может и не произойти, если порты не будут включены в содержащийся в статье 75 перечень.
