



Генеральная Ассамблея

Distr.: Limited
27 February 2006

Russian
Original: English

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

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

Предложения делегации Италии относительно транспортных документов и транспортных электронных записей, а также сферы применения, права заключать договоры и смежных положений

Записка Секретариата*

В ходе подготовки к семнадцатой сессии Рабочей группы III (Транспортное право) правительство Италии представило Секретариату текст предложений в отношении транспортных документов и транспортных электронных записей, а также сферы применения, права заключать договоры и смежных положений, предусмотренных в проекте конвенции о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов, для рассмотрения Рабочей группой. Текст предложений воспроизводится в приложении к настоящей записке в той форме, в какой он был получен Секретариатом.

* Представление данного документа с задержкой обусловлено датой направления этих предложений Секретариату.



Приложение

Транспортные документы и транспортные электронные записи

1. Делегация Италии тщательно изучила документ A/CN.9/WG.III/WP.62, представленный в информационных целях делегацией Соединенных Штатов Америки, и с учетом итогов обсуждения, состоявшегося в ходе неофициального семинара, организованного делегацией Италии в Лондоне 23 и 24 января 2006 года, касающихся, в частности, проекта статьи 37¹ и проекта статьи 40(3)², вносит нижеследующие предложения.

Статья 37. Выдача транспортного документа или транспортной электронной записи

2. Хотя статья 23 Унифицированных правил и обычаев для документарных аккредитивов 1993 года (УПО 500) требует, чтобы на коносаментах было указано наименование перевозчика, считается, что это положение не поддается с легкостью толкованию и, следовательно, не обеспечивает достаточную защиту продавца на условиях FOB. По этой причине предлагается изменить текст

¹ Краткое изложение итогов обсуждения в течение первого дня неофициального семинара в отношении проекта статьи 37: на данный момент был задан вопрос о том, что произойдет в ситуациях, когда грузоотправитель не имел права получить оборотный транспортный документ, что позволяет предположить нынешний проект, но нуждается в таком документе для получения документарного кредита. Кроме того, был поставлен вопрос о том, повлечет ли за собой установление двух разных обязательств по выдаче документов риск коллизии документов. В ответ было подчеркнуто, что в первую очередь в этом положении затрагивается случай, когда грузоотправитель и грузоотправитель по договору находятся в определенном конфликте. Данный проект статьи защищает перевозчика, предлагая перевозчику полагаться на договор с грузоотправителем по договору в случае конфликта. Выдача документа документарному грузоотправителю по договору, если она произведена в соответствии с проектом статьи 37, освобождает от ответственности в отношении грузоотправителя по договору.

² Краткое изложение итогов обсуждения в течение первого дня неофициального семинара в отношении проекта статьи 40(3): итоги этого обсуждения могут быть разбиты на три группы. С одной стороны, лицо, заявляющее требование, не предлагается какая-либо защита в этом отношении, и проект статьи 40(3) исключается. С другой стороны, проект статьи 40(3) можно было бы сохранить в его нынешнем виде. Однако была выражена общая поддержка участниками неофициального семинара мнения о том, что следует найти средний путь в качестве возможного решения, которое могло бы получить широкую поддержку в Рабочей группе. В качестве возможного среднего пути было предложено следующее:

- установить ответственность непосредственной стороны договора, например агента, подписывающего договор;
- наименование на транспортном документе должно презюмироваться наименованием перевозчика. Период времени, используемый для опровержения этого предположения, должен приостанавливать течение срока давности;
- течение срока давности должно быть приостановлено, если лицо, заявляющее требование, предъявляет неправомерный иск и оно не уведомляется о правильном ответчике;
- перевозчик должен быть лишен права на ограничение ответственности.

Участники неофициального семинара поощрялись к рассмотрению возможных дополнительных альтернативных путей решения этого вопроса, которые должны быть рассмотрены Рабочей группой.

проекта статьи 37(b), содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, следующим образом:

b) грузоотправитель по договору или, если грузоотправитель по договору дает перевозчику соответствующее указание, грузоотправитель или лицо, указанное в статье 34, имеет право на получение от перевозчика, по предъявлении транспортного документа или передаче транспортной электронной записи, соответствующего оборотного транспортного документа или, с учетом статьи 5(a), транспортной электронной записи, если грузоотправитель по договору и перевозчик, прямо или косвенно, не договорились воздержаться от использования оборотного транспортного документа или транспортной электронной записи или же неиспользование такого документа соответствует обычаям, обыкновениям или практике в данной отрасли.

Статья 40(3). Недостатки в договорных условиях

3. Предлагается снять квадратные скобки, в которые взят этот пункт, и изменить текст, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, следующим образом:

3. Если в договорных условиях не указано наименование и адрес перевозчика, однако указывается, что груз был погружен на борт поименованного морского судна, то перевозчиком считается зарегистрированный владелец этого судна. Зарегистрированный владелец может опровергнуть это предположение, если он докажет, что морское судно было зарегистрировано в бербоут-чартерном реестре в момент перевозки, что переносит договорную ответственность за перевозку груза на идентифицированного фрахтователя морского судна по бербоут-чартеру. [Если зарегистрированный владелец опровергает предположение о том, что он является перевозчиком в соответствии с настоящей статьей, то фрахтователь морского судна по бербоут-чартеру в момент перевозки считается перевозчиком таким же образом, как перевозчиком считался зарегистрированный владелец, идентифицирует перевозчика, который выдал транспортный документ, на котором должны быть указаны его наименование и адрес. Течение срока, упомянутого в статье 69, не начинается с даты возбуждения судебного [или арбитражного] разбирательства в отношении зарегистрированного владельца до истечения 90 дней после даты, когда зарегистрированный владелец идентифицировал перевозчика.

4. Кроме того, считается, что лицо, идентифицированное владельцем в качестве перевозчика, должно иметь какую-то связь, хотя и косвенную, с транспортным документом.

5. Возражение на том основании, что зарегистрированный владелец может и не быть перевозчиком и может даже быть каким-либо финансовым учреждением, не представляется весьма обоснованным, поскольку в таком случае зарегистрированный владелец может получить надлежащие гарантии от оператора. Следует считать, что существуют ситуации, когда зарегистрированный владелец несет ответственность независимо от того, является ли он оператором морского судна. Именно таким образом урегулирован

этот вопрос в Протоколе 1992 года о внесении поправок в Международную конвенцию о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года (CLC 1992).

Сфера применения, право заключать договоры и смежные положения

6. Делегация Италии поддерживает предложение Финляндии, изложенное в документе A/CN.9/WG.III/WP.61, однако представляет на рассмотрение Рабочей группы предложение о возможном упрощении проектов статей 9 и 10. В предложенных альтернативных текстах говорится следующее:

Статья 9 – Конкретные исключения

С учетом статьи 10 настоящая Конвенция не применяется в отношении:

- а) следующих договоров перевозки при линейных перевозках:*
 - i) [договоры, задокументированные] чартер–партиями; и*
 - ii) договоры на использование судов или любого пространства на таких судах независимо от того [задокументированы ли они] [являются ли они] чартер–партиями;*
- б) договоров перевозки при нелинейных перевозках за исключением случая, когда договор перевозки задокументирован только транспортным документом или транспортной электронной записью, которая также удостоверяет получение груза.*

Статья 10 – Пределы конкретных исключений

Настоящая Конвенция применяется в отношениях между перевозчиком и любой иной стороной, чем грузоотправитель по договору, к договорам перевозки, исключенным статьей 9.

Примечание: Этот текст в предварительном порядке охватывает только альтернативный вариант, согласно которому выдачи документа не требуется.
