



## Генеральная Ассамблея

Distr.: General  
22 May 2006

Russian  
Original: English

---

**Комиссия Организации Объединенных Наций  
по праву международной торговли**  
Тридцать девятая сессия  
Нью-Йорк, 19 июня – 7 июля 2006 года

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

#### **Совместное предложение Австралии и Франции о свободе договора согласно положениям, касающимся договоров на массовые грузы**

##### **Записка Секретариата\***

В ходе подготовки к тридцать девятой сессии Комиссии делегации Австралии и Франции представили Секретариату приведенный в приложении к настоящей записке документ, содержащий совместное предложение о свободе договора согласно касающимся договоров на массовые грузы положениям проекта конвенции о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов, которая рассматривается Рабочей группой III (Транспортное право). Текст этого предложения воспроизводится в приложении к настоящей записке в том виде, в котором он был получен Секретариатом.

---

\* Позднее представление настоящего документа является отражением даты, в которую этот документ был представлен Секретариату.



## Приложение

### Введение

1. Проект статьи 95, касающейся специальных прав в отношении договоров на массовые грузы, был рассмотрен на семнадцатой сессии Рабочей группы III. В вариант статьи, предложенный Рабочей группе, в ходе сессии было внесено мало изменений. В то же время несколько делегаций выразили обеспокоенность в отношении пределов свободы договора согласно положениям, касающимся договоров на массовые грузы. Европейский совет грузоотправителей, который впервые высказал свои замечания на заседании Рабочей группы, также указал на трудности, которые могут возникнуть в связи с нынешним вариантом проекта текста.
2. Подчеркивалось также, что проект документа, первоначально представленный Рабочей группе, не содержал никаких общих положений в поддержку свободы договора<sup>1</sup>. Проект варианта статьи 95 отражает явное изменение в направлении работы Рабочей группы, поскольку этот вариант был представлен лишь на пятнадцатой сессии Рабочей группы, когда проект документа уже был в основном подготовлен.
3. В этой связи Австралия и Франция считают, что данный серьезный вопрос заслуживает дополнительного обсуждения. Они хотели бы обратить внимание Комиссии в ходе пленарного заседания на вопрос свободы договора в проекте конвенции и представить альтернативные предложения.

### Предыстория вопроса

4. История права, регулирующего морскую перевозку грузов, – это история постепенного принятия обязательных норм, касающихся ответственности. До конца девятнадцатого столетия свобода договора широко и агрессивно использовалась судовладельцами для несправедливого уменьшения их ответственности за утрату или повреждение груза. Для борьбы с такой практикой в 1893 году Соединенные Штаты приняли закон Хартера, устанавливающий обязательный режим, регулирующий торговлю с этой страной. После этого в 1924 году была подписана Международная конвенция об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, которая в настоящее время лежит в основе правового режима морской перевозки грузов. Эта Конвенция гласит, что "любая оговорка, условие или соглашение в договоре перевозки, освобождающие перевозчика или судно от ответственности за потери или убытки, касающиеся груза, возникшие вследствие небрежности, вины или неисполнения обязанности и обязательств, предусмотренных в настоящей статье, или уменьшающие такую ответственность [...], являются ничтожными, недействительными и не имеющими силу".
5. Такой обязательный характер ответственности в весьма похожих формулировках определяется в настоящее время в международных конвенциях, касающихся различных видов перевозки грузов<sup>2</sup>. Таким образом, по положению на сегодняшний день разрабатываемый в настоящее время проект конвенции

является единственным текстом, в котором содержатся предложения, предусматривающие широкие пределы свободы договора.

6. Переход с помощью механизма договоров на массовые грузы от обязательного в своей основе режима к режиму, допускающему значительные отступления, представляет собой серьезное изменение. Есть опасность того, что в некоторых государствах могут возникнуть трудности на пути ратификации конвенции, положения которой, значительно отличаясь от действующих норм национального законодательства, окажутся не совместимыми с основополагающими принципами внутригосударственного права.

### **Анализ нынешних положений, касающихся свободы договора**

7. Определение договора на массовые грузы, приведенное в статье 1 проекта конвенции, может охватывать самые различные договоры перевозки. И действительно, в новом варианте, принятом по предложению делегации Финляндии, четко говорится, что "договор на массовые грузы является договором перевозки"<sup>3</sup>. Это определение договора на массовые грузы отличается от других отсутствием каких-либо ограничений в плане как продолжительности действия обязательства обеих сторон, так и числа партий или количеств перевозимого груза. Таким образом, договор на массовые грузы потенциально может охватывать все перевозки товаров судоходными компаниями, на которые распространяется действие конвенции. Это может привести к возникновению в конвенции некой лазейки, которая позволит сторонам уклоняться от выполнения обязательных положений этого документа. Например, с правовой точки зрения, вполне можно представить, что перевозка двух контейнеров в течение одного года может регулироваться договором на массовые грузы.

8. Что касается изложенных в статье 95 "специальных правил в отношении договоров на массовые грузы", которые призваны обеспечить в этих рамках свободу договора, то установленные в отношении применения положений этой статьи условия, как представляется, также лишены каких-либо ограничений.

9. Во-первых, что касается условий, допускающих отход от положений конвенции, то данная статья определяет лишь, что договор на массовые грузы "заключен на индивидуальной основе *или* содержит четкое указание на разделы [...], в которых допускается такой отход" (пункты (a) и (b) статьи 95.1). В частности, указанные условия не требуют, чтобы стороны договора дали конкретное согласие на отход от положений конвенции: это явно открывает возможность того, что грузоотправителям могут представляться *стандартные договоры*, содержащие оговорки, допускающие отход от положений конвенции. В то же время принцип свободы договора должен основываться на результатах подлинных переговоров между грузоотправителем и перевозчиком. Если договоры на массовые грузы использовать в качестве основы для самых различных отклонений от условий проектов конвенций, то необходимо, чтобы эти договоры заключались действительно на основе переговоров сторон.

10. Во-вторых, если говорить о пределах допускаемых случаев отхода, то рамки, ограничивающие право перевозчика отходить от положений конвенции, выглядят крайне расплывчатыми. Представляется парадоксальным, что право отходить от положений конвенции устанавливается в качестве принципа

(статья 95.1)<sup>4</sup>. Единственными исключениями из этого правила, изложенного в пункте 4, являются обязанность перевозчика обеспечивать и поддерживать мореходность судна и надлежащим образом укомплектовывать судно экипажем (статья 16.1) и утрата права на ограничение ответственности (статья 66). Кроме того, эти пределы, как представляется, установлены не в интересах грузоотправителя, а выступают в качестве минимальных обязательств в отношении публичного интереса, учитывая риски, связанные, в частности, с немореходным состоянием судна.

11. Австралия и Франция считают, что публичный интерес, защита которого обеспечивается другими положениями конвенции, предполагает обеспечение некоего минимального уровня защиты договаривающихся сторон и что необходимо соответствующим образом пересмотреть проекты текстов, касающихся свободы договора.

### **Предложения в отношении договоров на массовые грузы**

12. Было бы желательно уточнить определение "договора на массовые грузы", приведенное в проекте статьи 11(b), следующим образом (предлагаемые поправки выделены):

"Договор на массовые грузы" означает договор, который предусматривает перевозку **установленного** количества груза серией партий в течение **установленного срока продолжительностью не более одного года**. Такое **установленное** количество груза может включать минимальное количество, максимальное количество и определенный диапазон".

13. Было бы желательно предусмотреть, чтобы отступления от положений конвенции допускались только при наличии выраженного согласия обеих сторон. В подпункте (a) статьи 95.1 мы предлагаем вместо альтернативных предусмотреть совокупные условия допустимости отхода, заменив союз "или" союзом "и", и в подпункте (b) слово "четкое" заменить словами "весьма заметное". Это обеспечит гораздо большую гарантию от злоупотребления правом отступления от положений конвенции, чем просто допустить ситуацию, при которой стандартная форма договора с содержащейся в тексте оговоркой в отношении отхода может использоваться для выполнения требований пункта 1 статьи 95 (как это может происходить в случае проекта статьи 95, содержащегося как в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, так и в документе A/CN.9/WG.III/WP.61).

14. Мы предлагаем не допускать никакого отхода от установленного в конвенции режима ответственности, который составляет основу проекта документа, а также от основных обязательств перевозчика и грузоотправителя.

В этой связи Австралия и Франция предлагают сформулировать пункт 4 статьи 95 следующим образом:

"Пункт 1 не применяется к:

- a) статье 17 (основания ответственности перевозчика) или к статье 66 (право на ограничение ответственности);
- b) статье 31 (основания ответственности грузоотправителя по договору);

- c) главе 5 (обязанности перевозчика); или
- d) статьям 28-30 и 33 (обязанности грузоотправителя по договору)".

15. Или же в более краткой версии всю статью 95 можно было бы сформулировать следующим образом:

1. Стороны договора на массовые грузы могут допускать отход от положений настоящей Конвенции только в том случае, если:
  - a) договор на массовые грузы заключен на индивидуальной основе;
  - b) отход от положений Конвенции согласован сторонами в письменной форме;
  - c) отход от положений Конвенции в договоре на массовые грузы сформулирован весьма заметно, таким образом, что конкретно указано на положения договора на массовые грузы, в которых допускается такой отход.
2. Любой такой отход не является обязательным для третьих сторон, если только третьи стороны не дали четкого на то согласия.
3. Любой отход от положений в соответствии с пунктом 1 не применяется к основаниям ответственности перевозчика или грузоотправителя по договору, изложенным в статьях 17 и 31, соответственно, или к основным обязательствам перевозчика или грузоотправителя по договору, изложенным в главе 5 и в статьях 28-30 и 33, соответственно, и любой отход является недействительным и не имеющим силу, если в нем делается попытка распространить его действия на эти положения".

#### *Примечания*

- <sup>1</sup> В первоначальном варианте проекта конвенции, содержащемся в документе A/CN.9/WG.III/ WP.32, четко говорится, что "любое договорное условие, которое противоречит положениям настоящего документа, является ничтожным в тех случаях и в той степени, в какой его цель или последствия заключаются прямо или косвенно в исключении, [или] ограничении [, или увеличении] ответственности за нарушение какого-либо обязательства перевозчика, исполняющей стороны, грузоотправителя по договору, распоряжающейся стороны или грузополучателя [...]".
- <sup>2</sup> Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) гласит, что: "признается не имеющим силы всякое условие в договоре, которым прямо или косвенно допускается отступление от положений настоящей Конвенции" (пункт 1 статьи 41). Точно так же Монреальская конвенция 1999 года в отношении ответственности воздушного перевозчика гласит, что "всякая оговорка, клонящаяся к освобождению перевозчика от ответственности или установлению предела ответственности, меньшего, чем тот, который установлен в настоящей Конвенции, является недействительной и не порождает никаких последствий" (статья 26). В отношении перевозки по внутренним водным путям Будапештская конвенция 2001 года (которая вступила в силу в 2005 году), также гласит, что "любое положение договора, предусматривающее исключение, ограничение или усиление, по смыслу настоящей Конвенции, ответственности перевозчика, физического перевозчика или их служащих или агентов, перемещение бремени доказывания или сокращения сроков предъявления претензии или действия предписания [...], признается недействительным. Признается также недействительной любая оговорка, предусматривающая передачу в пользу перевозчика прав страхования груза".

- <sup>3</sup> Проект пункта (b) статьи 1 гласит: ""Договор на массовые грузы" означает договор, 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".
- <sup>4</sup> Проект варианта статьи 59.1 гласит: "[... договор на массовые грузы может предусматривать более или менее значительные обязанности, права, обязательства и ответственность, чем это предусмотрено в настоящей Конвенции [...]]".