



Генеральная Ассамблея

Distr.: Limited
30 September 2004

Russian
Original: English

Комиссия Организации Объединенных Наций

по праву международной торговли

Рабочая группа III (Транспортное право)

Четырнадцатая сессия

Вена, 29 ноября – 10 декабря 2004 года

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

Замечания Дании, Норвегии, Финляндии и Швеции (стран Северной Европы) по вопросу свободы договора

Записка Секретариата

27 сентября 2004 года Секретариат получил замечания от Дании, Норвегии, Финляндии и Швеции (стран Северной Европы). Эти замечания воспроизводятся в приложении I в том виде, в каком они были получены Секретариатом.



Приложение I

Замечания Дании, Норвегии, Финляндии и Швеции (страны Северной Европы) по вопросу свободы договора

I. Справочная информация

1. Вопрос свободы договора обсуждался на двенадцатой сессии Рабочей группы III в 2003 году и на совещании за круглым столом в Лондоне в феврале 2004 года. Затем представители Дании, Норвегии, Финляндии и Швеции продолжили обсуждение этого вопроса на основе результатов обсуждений на совещании за круглым столом и предварительного пересмотренного проекта документа, представленного Секретариатом ЮНСИТРАЛ в документе A/CN.9/WG.III/WP.36.
2. В странах Северной Европы действуют аналогичные морские кодексы, которые были приняты в 1994 году. Положения морских кодексов стран Северной Европы, касающиеся морской перевозки грузов, основаны на Гаагско–Висбийских правилах, которые были ратифицированы странами Северной Европы (включая Протокол 1979 года). Страны Северной Европы не ратифицировали Гамбургские правила 1978 года, однако на национальной основе эти Правила учтены в морских кодексах в той степени, в какой они не противоречат Гаагско–Висбийским правилам.
3. Для содействия подготовке проекта документа страны Северной Европы излагают ниже предпочтительные решения по вопросу свободы договора для использования в текущем обсуждении в ожидании дальнейших результатов работы по этому вопросу. В добавлении А выделены подчеркиванием предлагаемые изменения в проекте текста статьи 2 документа, содержащегося в записке Секретариата A/CN.9/WG.III/WP.36.

II. Определение договора перевозки

4. В статье 1(а) предварительного пересмотренного проекта, представленного в записке Секретариата ЮНСИТРАЛ A/CN.9/WG.III/WP.36, содержится определение "договора перевозки", а в сноске 14 предлагается альтернативная формулировка. В настоящее время, оставляя в стороне те аспекты документа, которые касаются смешанных перевозок, следует отметить, что документ исходит из весьма широкого понимания термина "договор перевозки", что создает возможности для включения в документ ряда различных договорных ситуаций независимо от того, как отдельно определяются возможные исключения. Первая часть текста, представленного в документе A/CN.9/WG.III/WP.36, почти не расходится с определением, которое содержится в Гамбургских правилах. Различия объясняются лишь предусмотренным в документе форматом "от двери до двери". Гаагско–Висбийские правила также имеют широкую исходную основу, согласно которой для того, чтобы эти Правила могли применяться, в качестве документа требуется коносамент.
5. В ходе предыдущих обсуждений, в том числе на совещании за круглым столом, предпринимались усилия с целью точно установить в определении,

какие договорные ситуации будут подпадать в сферу применения документа. Различные подходы могут быть сведены к следующим: "договорной подход", "документарный подход" и "торговый подход". Вместе с тем не поступило ни одного реального предложения о невключении в документ исключений. Это означает возможность существования как положений, в которых указываются охватываемые ситуации, так и положений, в которых указываются исключения.

6. На совещании за круглым столом были разработаны различные предложения, каждое из которых имеет свои достоинства; эти предложения являются результатом серьезных усилий, направленных на прояснение того, что подпадает и что не подпадает под действие документа. Однако на основе тщательного последующего анализа страны Северной Европы пришли к выводу, что ни одно из предложений не обеспечивает удовлетворительного решения в том, что касается текста конвенции, который в международном плане должен учитывать различные правовые режимы. В этой связи было сочтено, что не связанный с осложнениями и реально осуществимый на глобальном уровне подход состоит в том, чтобы принять охватывающее относительно широкий круг вопросов определение, как оно сформулировано в предварительном пересмотренном проекте, представленном в записке Секретариата ЮНСИТРАЛ A/CN.9/WG.III/WP.36. Страны Северной Европы, мнение которых согласуется с большинством других высказанных мнений, стремятся к тому, чтобы сохранить степень свободы договора, используя в основном существующую формулировку с некоторыми новыми деталями. Думается, что пересмотренный проект в целом отражает подходы, которые используются как в Гаагско-Висбийских правилах, так и в Гамбургских правилах. Однако выдача коносамента к данному вопросу отношения не имеет.

7. Страны Северной Европы поддерживают текст пересмотренного проекта, представленного в документе Секретариата A/CN.9/WG.III/WP.36.

III. Исключения

8. Поскольку подход, основанный на перечислении в утвердительной форме круга охватываемых вопросов, является довольно общим по своему характеру и не требует наличия коносамента для применения положений документа, то важно сосредоточить внимание на исключениях. Это важно также ввиду того, что нет никаких конкретных оснований для включения широкого перечня в определение, основанное на утвердительных формулировках, если исключения являются достаточно ясными.

9. Учитывая развитие технического обеспечения перевозок и разработку новых договорных соглашений, отвечающих практическим и коммерческим потребностям, традиционное исключение чартеров из сферы охвата императивных режимов ответственности является недостаточным. В документе необходимо указать, какие другие ситуации будут исключены из него и таким образом будут, по крайней мере на международном уровне, подпадать под действие принципа свободы договора. Поэтому, учитывая этот аспект, представляется необходимым не только сохранить существующее исключение в качестве отправного пункта, но и перечислить другие ситуации помимо чартеров, которые исключаются из сферы применения документа.

Предварительный пересмотренный проект, содержащийся в записке Секретариата ЮНСИТРАЛ A/CN.9/WG.III/WP.36, на данном этапе также представляется реально осуществимым решением на глобальном уровне.

10. Исключения, упомянутые в документе, не сопровождаются определениями. Ранее состоялось международное обсуждение вопроса о включении также определений в отношении по крайней мере некоторых элементов исключений. Однако включение дополнительных определений чревато тем, что документ будет трудно поддаваться доработке. Веским доводом служит также то, что исключения – это известные в сфере торговли явления, и поэтому возможны лишь редкие споры относительно того, на какие договорные ситуации распространяется сфера применения документа, а на какие – нет. Если будут возникать проблемы, разъяснения должны будут предоставлять суды и арбитры. Неурегулированная область не будет представлять собой чрезмерную проблему. Такие области всегда будут существовать, даже если включить дополнительные определения, касающиеся исключений.

11. Вышеупомянутое определение, основанное на утвердительных формулировках, и исключения во многом согласуются с существующими режимами. Внесение каких-либо изменений в знакомые структуры опасно тем, что документ будет толковаться по-иному, чем предыдущие режимы, даже если это не будет во всех отношениях намеренным.

12. Учитывая вышеупомянутое определение, основанное на утвердительных формулировках, и учитывая исключения, остается фактом то, что линейные операции, которые осуществляются с целью перевозки генеральных грузов, автоматически попадают, как это предусматривается, в сферу применения документа, а чартеры и аналогичные ситуации, как и предполагается, остаются вне сферы его применения.

13. Выдача коносамента (или подобного ему документа) не требуется для применения императивных положений согласно документу при разбирательствах в связи с грузом между перевозчиком и грузоотправителем по договору. Это решение отражает тенденцию развития в рамках коммерческого рынка и заслуживает активной поддержки.

14. *Страны Северной Европы выступают за включение в документ пункта 3 статьи 2 без существующих квадратных скобок. Таким образом, положения документа не будут применяться в отношении чартеров, договоров фрахтования, договоров на массовые грузы или аналогичных соглашений. (Вопрос о СМЛП рассматривается в разделе 4.)*

15. *Пункт 5 статьи 2 в существующей формулировке также является приемлемым.*

IV. Соглашение о морских линейных перевозках (СМЛП)

16. В предложении Соединенных Штатов, содержащемся в документе ЮНСИТРАЛ A/CN.9/WG.III/WP.34, вопрос о СМЛП рассматривается отдельно от вышеупомянутых основных концепций. В соответствии с этим предложением СМЛП, как они определяются ниже, будут регулироваться положениями документа, но не в императивном порядке. Другими словами, СМЛП не

исключаются, однако при определенных условиях могут быть исключены, если этого желают договаривающиеся стороны.

17. Судя по приведенным разъяснениям, концепция СМЛП становится все более важной и поэтому заслуживает внимания при обсуждении проекта документа.

18. Одна из основных целей императивных правил заключается в том, чтобы защитить сторону, уполномоченную на получение груза, от несправедливых условий перевозки. Такое потенциальное отсутствие равновесия имеет или, по крайней мере, имело место во многих практических ситуациях в рамках линейных операций. Кроме того, благодаря международному императивному режиму ответственности повышается предсказуемость на международном уровне. С другой стороны, ситуации, связанные с линейными перевозками и перевозкой генерального груза, не обязательно все являются потенциально несбалансированными. Если вообще существуют бесспорные ситуации, когда стороны могут по-настоящему свободно договариваться об условиях перевозки, то, по-видимому, нет существенной необходимости в применении императивных норм права.

19. Страны Северной Европы готовы продолжать работать над решением, учитывающим предложенную Соединенными Штатами концепцию неимперативного подхода к СМЛП, однако, с некоторыми оговорками. Крайне важно, чтобы определение СМЛП было ясным и не допускало какого-либо неправильного понимания. Определение СМЛП в том виде, в каком оно сформулировано в предложении, содержащемся в документе A/CN.9/WG.III/ WP.34, требует доработки. Например, в подпункте (а) определения содержится формулировка "полноценное обязательство по оказанию услуги". Даже при том, что в подпункте (b) содержится уточнение, эта концепция остается неясной и вызывает сомнение относительно порядка применения.

20. Кроме того, это определение СМЛП может толковаться как, по крайней мере частично, охватывающее договоры на массовые грузы, которые исключены из сферы применения. Согласно, например, морским кодексам стран Северной Европы договоры на массовые грузы (количественные договоры) связаны с перевозкой на борту судов определенного объема грузов несколькими рейсами за оговоренный период. На такой рамочный договор распространяется принцип свободы договора, однако в отношении отдельных рейсов применяются, в зависимости от обстоятельств, либо положения, касающиеся перевозки генеральных грузов, либо положения, касающиеся рейсовых чартеров. Поскольку СМЛП предусматривает договорную ситуацию с точно указанными признаками, можно было бы согласиться с тем, что положения СМЛП будут иметь преимущественную силу по отношению к положениям договоров на массовые грузы (количественных договоров). Аналогичный вопрос может возникнуть в отношении последовательных рейсов. В этом случае применимо то же решение, что и для СМЛП.

21. С технической точки зрения положения, касающиеся СМЛП, следует включить в отдельную статью документа, в которой следует указать также на то, что положения СМЛП имеют преобладающую силу по сравнению с положениями договоров на массовые грузы и, при необходимости, договоров на

последовательные рейсы. Возможно, следует включить последующие разъяснения к пунктам 3 и 4 статьи 2.

22. По мнению стран Северной Европы, хотя основные концепции (перечисление охватываемых вопросов и перечисление исключений) не изменятся от того, что уже известно, неимперативное положение, касающееся СМЛП, приведет к изменению режима ответственности, поскольку на некоторые линейные операции, в отношении которых действуют императивные правила, будет распространяться свобода договора. Такого рода изменение требует тщательного рассмотрения в ходе дальнейшей подготовки документа.

V. Положение третьей стороны

23. В соответствии с Гаагско–Висбийскими правилами и Гамбургскими правилами третья сторона при определенных обстоятельствах находится под защитой императивных норм права, несмотря на то, что исходная договорная ситуация исключается из сферы применения императивного режима ответственности. Одним из предварительных условий для императивной защиты третьей стороны, например грузополучателя, не являющегося фрахтователем, является наличие коносамента.

24. Вопрос о положении третьей стороны регулируется в пункте 4 статьи 2 предварительного пересмотренного проекта документа, содержащегося в записке Секретариата ЮНСИТРАЛ A/CN.9/WG.III/WP.36. Требуемым для защиты условием является составление оборотного транспортного документа или оборотной электронной записи.

25. Страны Северной Европы не видят оснований для изменения базовой концепции в области права в том, что касается этой третьей стороны. Следовательно, императивные нормы защиты должны иметь преобладающую силу. Защита третьей стороны обеспечивается независимо от того, какого рода основной договор был заключен. Таким образом, положение третьей стороны не должно меняться в зависимости от первоначальных соглашений. Так, заключение договора на массовые грузы или СМЛП не будет препятствовать применению императивного режима ответственности в отношении третьей стороны. Следовательно, в пункте 4 статьи 2 предварительного пересмотренного проекта документа, представленного Секретариатом ЮНСИТРАЛ, квадратные скобки можно снять и включить прямо сформулированную ссылку не только на чартеры, но и на договоры фрахтования, договоры на массовые грузы или аналогичные соглашения. Остается открытым вопрос о том, на каком основании будет обеспечиваться императивная защита третьей стороны. Страны Северной Европы обсудили подход, используемый в настоящее время в документе, и вопрос о возможном включении морской накладной, даже если этот документ будет необоротным. Было сочтено, что вопрос о положении третьей стороны в связи с необоротной морской накладной требует дальнейшего обсуждения.

VI. Аспекты, касающиеся смешанных перевозок

26. У концепции свободы договора, возможно, имеются аспекты, касающиеся смешанных перевозок, однако они не рассматриваются в настоящем документе.

VII. Резюме

27. Общая позиция стран Северной Европы состоит в следующем:

a) выражается поддержка статье 1(a) (но не сноске 14) в предварительном пересмотренном проекте, содержащемся в документе Секретариата ЮНСИТРАЛ A/CN.9/WG.III/WP.36;

b) исключение из документа договорных ситуаций, упомянутых в подпункте 3 статьи 2 в документе A/CN.9/WG.III/WP.36, является приемлемым без квадратных скобок и дополнительных определений;

c) работа по вопросу о включении в документ СМЛП на неимперативной основе может быть продолжена с уделением особого внимания разъяснению самого определения, а также связи с договорами на массовые грузы и последующими рейсами;

d) защита третьей стороны, не являющейся фрахтователем, должна, независимо от характера основного договора между грузоотправителем по договору и перевозчиком, обеспечиваться предусмотренным в документе императивным режимом ответственности, по крайней мере в тех случаях, когда отношения между перевозчиком и третьей стороной регулируются оборотным транспортным документом или оборотной электронной записью, но возможно также с учетом морской накладной, которая является необоротным документом.

28. Аспекты, касающиеся смешанных перевозок, возможно, потребуют внесения дальнейших корректировок. Различные нюансы также, возможно, потребуют внесения некоторых изменений в существующие формулировки, однако основные понятия изложены в настоящем резюме в подпунктах (a)–(d).

Добавление А

"Статья 1. Определения

Для целей настоящего документа:

а) Договор перевозки означает договор, в соответствии с которым перевозчик за уплату фрахта обязуется перевезти груз морем из какого-либо места в одном государстве в какое-либо место в другом государстве; такой договор может также включать обязательство такого перевозчика перевезти груз другими видами транспорта до или после перевозки морем.

Статья 2. Сфера применения

Пункты 1, 1 бис и 2 в том виде, как они сформулированы в документе A/CN.9/WG.III/WP.36.

3. Положения настоящего документа не применяются в отношении чартеров, договоров фрахтования, договоров на массовые грузы или аналогичных соглашений [за исключением соглашений, указанных в статье 2 бис].

4. Несмотря на положения пункта 3, если оборотный транспортный документ или обратная электронная запись составляются в соответствии с чартером, договором фрахтования, договором на массовые грузы или аналогичным соглашением [таким, как соглашение, указанное в статье 2 бис], положения настоящего документа применяются в отношении договора, подтверждаемого таким документом или такой электронной записью или содержащегося в них, с того момента и в той степени, в какой данный документ или электронная запись регулируют отношения между перевозчиком и держателем, не являющимся фрахтователем. [Морская накладная?]

5. Если договор предусматривает будущую перевозку в нескольких партиях, настоящий документ применяется в отношении каждой партии, если это предусмотрено пунктами 1, 2, 3 и 4 [за исключением соглашений, указанных в статье 2 бис]".

Статья 2 бис. Соглашение о морских линейных перевозках (включая СМЛП)

В статью 2 бис войдут конкретные положения относительно СМЛП, содержащие оговорки в отношении данной концепции и ее связи с договорами на массовые грузы и последовательные рейсы.