



Генеральная Ассамблея

Distr.: Limited
8 November 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

Предложение Соединенных Штатов Америки

Записка Секретариата

В процессе подготовки к четырнадцатой сессии Рабочей группы III (Транспортное право) правительство Соединенных Штатов Америки представило 8 ноября 2004 года текст предложения, изменяющего его первоначальное предложение в отношении соглашений о морских линейных перевозках, содержащееся в пункте 29 документа A/CN.9/WG.III/WP.34. Текст этого измененного предложения воспроизводится в приложении к настоящей записке в той форме, в которой он был получен Секретариатом.



Приложение I

Предложение Соединенных Штатов Америки

1. В документе WR.34 Соединенные Штаты представили общее предложение, охватывающее ключевые вопросы, которые должны быть рассмотрены в проекте документа. В пункте 29 документа WR.34 предлагается определение соглашения о морских линейных перевозках, т.е. определение той категории сделок, которые, по нашему мнению, должны охватываться проектом документа, но для которых при определенных условиях должна быть предусмотрена возможность отходить от условий проекта документа.
2. Поскольку документ WR.34 был распространен в августе 2003 года Соединенные Штаты внимательно изучили замечания, которые были получены в отношении определения СМЛП, содержащегося в пункте 29. Эти замечания были высказаны отдельными представителями частного сектора в Соединенных Штатах, другими государствами, а также неправительственными организациями Соединенных Штатов и международными неправительственными организациями. Одно из оснований для выраженного беспокойства состояло в том, что в соответствии с одним из положений законодательства США о морских перевозках не использующие суда перевозчики (НИСП) в ходе перевозок в США не могут заключать СМЛП в том виде, в каком они были определены в пункте 29.
3. Еще одно менее существенное основание для беспокойства состояло в том, что проект документа был бы более ясным, если концепция СМЛП излагалась бы в отдельной статье, а не в рамках положения, которым в настоящее время является статья 88 документа WG.32 ("Пределы свободы договора").
4. С учетом этих замечаний Соединенные Штаты изменили свое предложение, содержащееся в пункте 29 документа WR.34. В новом предложении содержится отдельная статья о СМЛП, а также дается определение СМЛП таким образом, чтобы учесть потребности грузоотправителей по договору в отношении конкретизации и заинтересованность НИСП в том, чтобы это определение было достаточно широким и охватывало их. Это предложение получило поддержку у всех заинтересованных сторон в США, включая грузоотправителей по договору, ИСП и НИСП.
5. Поэтому Соединенные Штаты предлагают следующую формулировку вместо нашего предложения, содержащегося в пункте 29 документа WR.34:

Статья XX

1. [Несмотря на положения статьи xx [определение договора перевозки/положение об исключаемых договорах], настоящий документ применяется в отношении соглашений о морских линейных перевозках. [Примечание 1.]
2. Соглашение о морских линейных перевозках означает договор, который взаимно согласован и заключен в письменной или электронной форме между одним или более перевозчиками или одним или более грузоотправителями по договору и который предусматривает морскую

линейную перевозку груза посредством перевозки серии партий груза в течение указанного срока. Такой договор обязывает перевозчика (перевозчиков) оказывать услугу, которая в противном случае не предусмотрена в императивном порядке в соответствии с настоящим документом, и обязывает грузоотправителя (грузоотправителей) по договору предоставить минимальный объем груза и произвести оплату по ставке (ставкам), установленным в договоре. Обязательство перевозчика (перевозчиков) о предоставлении услуг охватывает морскую перевозку и может охватывать также перевозку другими видами транспорта, складирование или материально-техническое обеспечение в соответствии с требованиями грузоотправителя по договору. Линейная перевозка означает общедоступные морские грузовые перевозки для транспортировки генеральных грузов по твердому регулярному расписанию рейсов между несколькими указанными портами. [Примечание 2]

3. Соглашение о морских линейных перевозках не может быть i) прейскурантом цен и услуг перевозчика, коносаментом или квитанцией на груз или аналогичным документом, хотя соглашение о морских линейных перевозках может включать такие документы путем ссылки; или же ii) договором о фрахтовании линейного судна или договором о фрахтовании пространства на линейном судне.

4. Несмотря на положения пункта 1, соглашение о морских линейных перевозках может предусматривать более или менее значительные обязанности, права, обязательства или ответственность по сравнению с предусмотренными в настоящем документе. Положение соглашения о морских линейных перевозках, предусматривающее более или менее значительные обязанности, права, обязательства или ответственность, излагается в тексте договора и не может быть включено путем ссылки на другой документ. Любые условия соглашения о морских линейных перевозках, которые отличаются от положений настоящего документа, имеют обязательную силу только для сторон договора и любой третьей стороны, которая прямо согласилась быть связанной таким условием. [Примечание 3]

5. Если транспортный документ или электронная запись выдаются в соответствии с соглашением о морских линейных перевозках, то положения настоящего документа применяются в отношении договора, подтверждаемого таким транспортным документом или электронной записью или содержащегося в них, в той степени, в какой транспортный документ или электронная запись регулируют отношения между перевозчиком и любым держателем, или грузоотправителем, или грузополучателем, поименованным в указанном транспортном документе или электронной записи, которая не является стороной соглашения о морских линейных перевозках, за исключением тех случаев, когда упомянутый держатель, грузоотправитель или грузополучатель прямо согласился быть связанным положениями соглашения о морских линейных перевозках или такими содержащимися в нем условиями, которые отличаются от условий, установленных в настоящем документе.

Примечание 1: Заключенная в квадратные скобки формулировка не может быть изложена в окончательном виде до завершения разработки других статей, касающихся, например, определения "договора перевозки" и режима исключаемых договоров. Тем не менее наше намерение заключалось в том, чтобы избежать любой путаницы между положением об СМЛП, с одной стороны, и другими положениями, из которых может следовать, что СМЛП исключаются (например, определение договора перевозки и перечень исключаемых договоров) из сферы применения документа.

Примечание 2: Для обеспечения того, чтобы положение об СМЛП толковалось как применимое в отношении как операторов судов, так и перевозчиков, которые не владеют транспортными средствами, но которые выдают документацию от своего собственного имени и несут ответственность за выполнение морской перевозки, Соединенные Штаты предлагают изменить определение понятия "перевозчик", содержащееся в статье 1(b) документа WP.32, следующим образом: ""Перевозчик" означает лицо, независимо от того, является ли такое лицо оператором судна, которое заключает договор перевозки с грузоотправителем по договору".

Примечание 3: Соединенные Штаты отмечают, что в документе WP.34 было указано, что стороны СМЛП могут распространить на третью сторону юрисдикцию суда, который выбран для проведения разбирательств в связи с грузом и который указан в СМЛП, при условии соблюдения определенных условий, включая, в частности, направление такой третьей стороне уведомления о выборе суда. См. пункт 35 документа WP.34.