

**Генеральная Ассамблея**Distr.: Limited
17 February 2005Russian
Original: English**Комиссия Организации Объединенных Наций****по праву международной торговли**

Рабочая группа III (Транспортное право)

Пятнадцатая сессия

Нью-Йорк, 18–28 апреля 2005 года

**Транспортное право: подготовка проекта документа
о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов****Положения о сфере применения****Записка Секретариата**

На своей четырнадцатой сессии (Вена, 29 ноября – 10 декабря 2004 года) Рабочая группа III обсудила некоторые положения проекта документа о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов, касающиеся сферы применения проекта документа (A/CN.9/572, пункты 83–96). По результатам этих обсуждений в Рабочей группе неофициальная редакционная группа, в состав которой вошли представители ряда делегаций, подготовила пересмотренный проект основных положений, касающихся сферы применения проекта документа. Неофициальная редакционная группа представила эти пересмотренные положения Рабочей группе (A/CN.9/572, пункты 105–106), и Рабочая группа согласилась с тем, что пересмотренный проект представляет собой добротный текст, который может быть положен в основу будущих обсуждений вопроса о сфере применения после его дальнейшего изучения и проведения консультаций (A/CN.9/572, пункт 109). В настоящей записке содержатся эти пересмотренные положения, представленные неофициальной редакционной группой, в том виде, в каком они были отражены в докладе о работе четырнадцатой сессии (A/CN.9/572, пункт 105), а также краткий комментарий, подготовленный неофициальной редакционной группой и приводимый после каждой из представленных статей.



Приложение

Положения о сфере применения

Введение

1. На четырнадцатой сессии Рабочей группы III неофициальная редакционная группа обсудила совместные редакционные предложения Италии, Нидерландов, Соединенных Штатов, Финляндии, Швеции и Японии, призванные отразить достигнутый в Рабочей группе широкий консенсус (A/CN.9/572, пункт 89) в отношении того, к каким типам сделок проект документа о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов должен применяться на императивной основе. По итогам этих обсуждений неофициальная редакционная группа предложила вниманию Рабочей группы на ее четырнадцатой сессии ряд новых положений, касающихся сферы применения проекта документа. Эти новые положения воспроизводятся в том виде, в каком они были приведены в пункте 105 документа A/CN.9/572, и после каждого положения добавлен краткий комментарий неофициальной редакционной группы. Эти новые положения не касаются вопроса о соглашениях о морских линейных перевозках (СМЛП) (см. A/CN.9/WG.III/WP.34 и A/CN.9/WG.III/WP.42), и их будет необходимо пересмотреть в свете решения Рабочей группы по этому вопросу. Кроме того, необходимо будет дополнительно изучить проекты статей 88 и 89, которые также касаются вопросов свободы договора. Хотя нумерацию положений, несомненно, необходимо будет изменить, если нижеследующие статьи станут частью проекта документа, в настоящей записке приводимые ниже новые положения для удобства будут именоваться "проектами статей о сфере применения", а существующие положения проекта документа – "проектами статей".

"Статья 1

а) "Договор перевозки" означает договор, по которому перевозчик за уплату фрахта обязуется перевезти груз из одного места в другое. Это обязательство должно предусматривать перевозку морем и может предусматривать перевозку другими видами транспорта до или после морской перевозки. [Договор, который позволяет по выбору перевезти груз морем, считается договором перевозки при условии, что груз фактически перевезен морем.]

[(-) "Услуги по линейным перевозкам" означают морские транспортные услуги, которые

- i) являются общедоступными через публичное оповещение или иным образом; и
- ii) предоставляются на регулярной основе между оговоренными портами в соответствии с объявленными расписаниями или датами рейсов.]

[(-) "Услуги по нелинейным перевозкам" означают любые морские транспортные услуги, которые не являются услугами по линейным перевозкам.]"

2. *Комментарий к проекту статьи о сфере применения 1(a), определение "договора перевозки", включая предлагаемые определения "услуг по линейным перевозкам" и "услуг по нелинейным перевозкам"*: Цель проекта статьи о сфере применения 1(a) состояла в уточнении определения "договора перевозки" в проекте статьи 1(a) проекта документа, содержащемся в пункте 6 документа A/CN.9/WG.III/WP.36. Требование о международном морском этапе, включенное в это определение в документе A/CN.9/WG.III/WP.36, было включено в проект статьи о сфере применения 2 вместе со ссылкой на международный характер всей перевозки. Текст в квадратных скобках в конце проекта статьи о сфере применения 1(a), по существу, идентичен проекту пункта 1 бис статьи 2, содержащемуся в пункте 6 документа A/CN.9/WG.III/WP.36. Неофициальная редакционная группа сочла текст в квадратных скобках излишним, но некоторые отметили, что, поскольку это положение носит спорный характер и в пункте 6 документа A/CN.9/WG.III/WP.36 было заключено в квадратные скобки, его следует сохранить для дальнейшего обсуждения. Кроме того, в раздел определений в статье 1 проекта документа было предложено включить определения "услуг по линейным перевозкам" и "услуг по нелинейным перевозкам" для внесения большей ясности в проект статьи о сфере применения 3 ниже. Эти предлагаемые определения должны стать основой для дальнейших обсуждений в Рабочей группе.

"Статья 2

1. С учетом статей 3–5 настоящий документ применяется к договорам перевозки, по которым [договорное] место получения и [договорное] место сдачи находятся в разных государствах и [договорный] порт погрузки и [договорный] порт разгрузки находятся в разных государствах, если

а) [договорное] место получения [или [договорный] порт погрузки] находится в Договариваемом государстве, или

б) [договорное] место сдачи [или [договорный] порт разгрузки] находится в Договариваемом государстве, или

с) [фактическое место сдачи является одним из возможных мест сдачи [по договору] и находится в Договариваемом государстве, или]

д) договор перевозки предусматривает, что он регулируется настоящим документом или законодательством любого государства, вводящим его в действие.

[Ссылки на [договорные] места и порты означают места и порты, предусмотренные в договоре перевозки или в договорных условиях.]

[2. Настоящий документ применяется без учета национальности судна, перевозчика, исполняющих сторон, грузоотправителя по договору, грузополучателя или любых других заинтересованных сторон.]"

3. *Комментарий к проекту статьи о сфере применения 2*: Проект статьи о сфере применения 2(1) предполагает международный характер всей перевозки, а также международный характер морского этапа. Требование о международном характере всей перевозки было включено в проект статьи 3.1 проекта документа, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.21, и проект статьи 2(1) проекта документа, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.32, но было опущено в

проекте статьи 2(1) в документе A/CN.9/WG.III/WP.36. Подпункты (a)–(d) проекта статьи о сфере применения взяты непосредственно из проекта статьи 2(1) в документах A/CN.9/WG.III/WP.32 и A/CN.9/WG.III/WP.36. До сих пор не решен вопрос о том, по-прежнему ли необходимо такое положение, как пункт 2 проекта статьи о сфере применения 2, изложенный выше; в свое время считалось, что он необходим, и поэтому он был включен в статью X Гаагско–Висбийских правил.

"Статья 3

1. Настоящий документ не применяется

а) с учетом статьи 5 – к чартер–партиям, будь то используемым в связи с услугами по линейным перевозкам или нет; и

б) с учетом статьи 4 – к договорам на перевозку определенных объемов грузов, договорам фрахтования и аналогичным договорам, предусматривающим будущую перевозку грузов серией партий, будь то используемым в связи с услугами по линейным перевозкам или нет; и

с) с учетом пункта 2 – к другим договорам на услуги по нелинейным перевозкам.

2. Настоящий документ применяется к договорам перевозки на услуги по нелинейным перевозкам, согласно которым перевозчик выдает транспортный документ или электронную запись, которые

а) подтверждают получение груза перевозчиком или исполняющей стороной; и

б) подтверждают или содержат договор перевозки,

за исключением отношений между сторонами чартер–партий или аналогичных соглашений".

4. *Комментарий к проекту статьи о сфере применения 3:* Хотя в проекте статьи о сфере применения 2 предполагалось учесть то обстоятельство, что Рабочая группа отдает предпочтение договорному подходу при определении сферы применения проекта документа (A/CN.9/572, пункт 89), было отмечено, что договорный подход необходимо дополнить некоторыми разъяснениями. Цель проекта статьи о сфере применения 3(1) состояла в том, чтобы избежать ситуаций, которые возникнут, когда сугубо договорный подход будет распространяться на сделки, которые Рабочая группа решила исключить из сферы применения проекта документа. В проекте статьи о сфере применения 3(1)(a) и (b) говорится как о линейных, так и о нелинейных перевозках, поскольку некоторые виды чартер–партий (такие, как слот– и спейс–чартеры) и договоры на массовые грузы регулярно используются в линейных перевозках. Проект статьи о сфере применения 3(2) был призван обеспечить, чтобы сделки, охватываемые Гаагскими и Гаагско–Висбийскими правилами, и в дальнейшем регулировались проектом документа, с тем чтобы нынешняя сфера охвата проекта не уменьшилась. В частности, проектом документа должны и в дальнейшем регулироваться обычные транспортные сделки при нелинейных перевозках, в связи с которыми выдается коносамент. [*Примечание Секретариата:* Рабочая группа, возможно, пожелает изучить вопрос о необходимости дополнительного разъяснения терминов и понятий,

используемых в проекте статьи о сфере применения 3, в особенности в пунктах 1(b) и 2. Такое разъяснение может быть дано в тексте проекта документа или в комментарии к проекту документа в сопроводительном пояснительном материале. Кроме того, если говорить о редакционной стороне дела, то возникают сомнения в связи с решением поместить в конце проекта о сфере применения 3(2) фразу "за исключением отношений между сторонами чартер-партий или аналогичных соглашений". Рабочая группа, возможно, пожелает изучить возможность перемещения этой фразы, быть может, в начало вводной части этого пункта, с целью избежать ошибок, которые могут возникнуть вследствие изменений в форматировании.]

"Статья 4

Если договор предусматривает будущую перевозку грузов серией партий, настоящий документ применяется к каждой партии в соответствии с правилами, предусмотренными в статьях 2, 3(1)(a), 3(1)(c) и 3(2)".

5. *Комментарий к проекту статьи о сфере применения 4:* Проект статьи о сфере применения 4, по существу, идентичен проекту статьи 2(5), содержащемуся в предыдущих вариантах проекта документа.

"Статья 5

Если транспортный документ или электронная запись выдается согласно чартер-партии или какому-либо договору, предусматриваемому статьей 3(1)(c), то такой транспортный документ или электронная запись отвечает условиям настоящего документа и положения настоящего документа применяются к договору, подтвержденному транспортным документом или электронной записью, с момента, с которого он регулирует отношения между перевозчиком и лицом, получающим права по договору перевозки, при условии, что такое лицо не является фрахтователем или стороной договора, предусматриваемого статьей 3(1)(c)".

6. *Комментарий к проекту статьи о сфере применения 5:* Проект статьи о сфере применения 5, по существу, идентичен проекту статьи 2(4), содержащемуся в предыдущих вариантах проекта документа, за исключением следующих моментов: i) сфера применения нового проекта была расширена с целью охватить все транспортные документы и электронные записи (а не только оборотные транспортные документы и электронные записи), как это было решено Рабочей группой (A/CN.9/572, пункты 94 и 106); и ii) в него включена оговорка, обеспечивающая, чтобы он не применялся в отношениях между непосредственными сторонами договора, которые в противном случае были бы исключены из сферы применения проекта документа.