



Генеральная Ассамблея

Distr.: Limited
23 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

Обязательства грузоотправителя по договору: предложение Соединенных Штатов Америки относительно главы 8

Записка Секретариата*

В ходе подготовки к семнадцатой сессии Рабочей группы III (Транспортное право) правительство Соединенных Штатов Америки представило Секретариату текст предложения в отношении обязательств грузоотправителя по договору, предусмотренных проектом конвенции о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов, для рассмотрения Рабочей группой. Текст этого предложения 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

Обязательства грузоотправителя по договору: глава 8 проекта конвенции о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов

I. Введение

1. В ходе подготовки к семнадцатой сессии Рабочей группы III, которая состоится в апреле 2006 года и на которой будет обсуждаться глава 8 (Обязательства грузоотправителя по договору) проекта конвенции, Соединенные Штаты Америки представляют данные замечания. Замечания Соединенных Штатов Америки, изложенные в настоящем документе, будут ограничиваться 1) ответом на некоторые предложения, недавно представленные делегацией Швеции (A/CN.9/WG.III/WP.67), и 2) изложением позиции Соединенных Штатов Америки по вопросу о задержке в сдаче груза.

II. Проект статьи 29. Обязательство перевозчика в отношении предоставления информации и инструкций

2. Соединенные Штаты Америки поддерживают вывод, сделанный Рабочей группой в Вене и заключающийся в том, что формулировку проекта статьи 29 следует изменить, с тем чтобы она сосредоточивалась на взаимном обязательстве перевозчика и грузоотправителя по договору сотрудничать друг с другом добросовестно в том, что касается обмена информацией, которая имеет значение и необходима для того, чтобы стороны исполняли свои соответствующие обязательства по проекту конвенции. Вместе с тем мы не считаем, что обязательство давать ответ на просьбы о предоставлении информации должно распространяться на информацию и инструкции, которые уже известны запрашивающей стороне или которые она может разумно получить из независимых источников информации.

3. По этой причине мы поддерживаем вариант С, изложенный в предложении Швеции (пункт 14 документа A/CN.9/WG.III/WP.67), и предлагаем изменить название этой статьи таким образом, чтобы оно отражало взаимный характер данного обязательства В таком случае в этой статье говорилось бы следующее:

Статья 29. Обязательство грузоотправителя по договору и перевозчика в отношении предоставления информации и инструкций

Перевозчик и грузоотправитель по договору добросовестно отвечают на разумные просьбы кого-либо из них о предоставлении информации и инструкций, требуемых для безопасной обработки и перевозки груза, если такой информацией и инструкциями располагает такая сторона и если запрашивающая сторона не может их разумно получить из другого источника.

III. Проект статьи 30. Обязательство грузоотправителя по договору в отношении предоставления информации, инструкций и документов

4. Как было указано рядом делегаций на сессии в Вене, мы весьма озабочены в связи с охватом и объемом обязательств, установленных в проекте статьи 30(b) (соблюдение законодательства). Если говорить конкретно, то мы выражаем серьезную озабоченность по поводу того, что охват обязательства, предусмотренного в варианте А проекта статьи 30(b), предложенном Швецией (пункт 20 документа A/CN.9/WG.III/WP.67), является излишне широким, поскольку не вполне ясно, распространяется ли обязательство, установленное в этом пункте, на правовые обязательства, применимые к грузоотправителю по договору или к перевозчику. Кроме того, не было бы разумным ожидать, что грузоотправитель по договору будет обладать конкретными познаниями в отношении каждого положения законодательства и требования, применимых к перевозчику и установленных в правовых системах зарубежных стран.

5. Если Рабочая группа придет к выводу о том, что обязательство, касающееся соблюдения положений законодательства, следует включить в проект конвенции, то в таком случае Соединенные Штаты Америки полагают, что охват такого обязательства следует значительно сузить. Для установления более выполнимого требования наше предложение заключается в ограничении обязательства грузоотправителя по договору в отношении предоставления информации, которая касается груза и которая необходима только для соблюдения перевозчиком правил и положений, применимых к перевозке, в той степени, в какой законодательство требует от перевозчика предоставлять такую информацию или информацию, которая нужна перевозчику и которая была своевременно сообщена грузоотправителю по договору. Кроме того, мы полагаем, что от грузоотправителя по договору не следует требовать предоставления таких данных, если такая информация является разумно доступной перевозчику из других источников. Мы полагаем, что данное предложение устанавливает разумные параметры в отношении того, что в противном случае является слишком широким и далеко идущим обязательством, поддающимся множественному толкованию.

6. Соответственно, Соединенные Штаты Америки решительно отдают предпочтение варианту В предложения Швеции с некоторыми незначительными изменениями, как это изложено ниже:

Статья 30. Обязательство грузоотправителя по договору в отношении предоставления определенной информации, инструкций и документов

Грузоотправитель по договору должен предоставить перевозчику своевременно такие информацию, инструкции и документы, какие имеют отношение к грузу и разумно необходимы для:

...

b) соблюдения перевозчиком правил и положений государственных органов, которые являются применимыми к перевозке, если i) применимое законодательство требует от грузоотправителя по договору предоставлять такие информацию, инструкции и документы; или

ii) перевозчик своевременно сообщает грузоотправителю по договору о том, какие информация, инструкции и документы ему требуются. За исключением того, что требуется применимым законодательством, грузоотправитель по договору не обязан согласно этому пункту предоставлять информацию, инструкции и документы, которыми иным образом разумно располагает перевозчик; и

IV. Замена местами проектов статей 29 и 30

7. Делегация Швеции высказала предположение о том, что одним из способов решения вопроса о весьма широком охвате варианта А проекта статьи 30(b) (см. пункт 14 документа A/CN.9/WG.III/WP.67) могло бы быть расширение обязательства перевозчика по проекту статьи 29 предоставлять информацию, с тем чтобы грузоотправитель по договору мог выполнить свои обязательства по проекту статьи 28 в целях охвата информации, в которой нуждается грузоотправитель по договору для выполнения своих обязательств по проекту статьи 30. Это означало бы замену местами статей 29 и 30 (пункт 11 документа A/CN.9/WG.III/WP.67). Это предложение является новым, и оно ранее не обсуждалось. Включение проекта статьи 29 после проекта статьи 30 имело бы своим последствием увеличение объема информации, подлежащей предоставлению перевозчиком. Мы не поддерживаем это изменение. Проект конвенции отражает деликатный баланс между обязательствами грузоотправителей по договору и перевозчиков и, по нашему мнению, не является надлежащим местом для включения еще одного обязательства, возлагаемого на перевозчика.

V. Проект статьи 31. Основания ответственности грузоотправителя по договору/Задержка в сдаче груза

8. Соединенные Штаты Америки глубоко убеждены в том, что косвенный ущерб от задержки в сдаче груза должен быть исключен из проекта конвенции в отношении как грузоотправителей по договору, так и перевозчиков. Включение задержки в сдаче груза в проект конвенции в отношении грузоотправителей по договору сопряжено с возможностью установления огромной и открытой ответственности для грузоотправителей по договору. Исключение задержки в сдаче груза из проекта конвенции также обосновывается трудностями, связанными с установлением разумного и логичного ограничения ответственности, которое может относиться к ущербу, возникшему в результате задержки грузоотправителем по договору сдачи груза, а также установлением режима ответственности, допускающего возможность страхования от потенциальных рисков, связанных с ущербом от задержки в сдаче груза. Для обеспечения справедливости и баланса в проекте конвенции ответственность за косвенный ущерб в связи с задержкой в сдаче груза также должна быть исключена из объема ответственности перевозчика перед грузоотправителями по договору за исключением того, что стороны договора перевозки могут прямо согласовать. Как и установление ответственности грузоотправителей по договору перед перевозчиками согласно проекту конвенции за задержку в сдаче груза, что сопряжено с возложением на них значительной потенциальной

ответственности, установление ответственности перевозчиков перед грузоотправителями по договору за задержку в сдаче груза имеет такие же последствия. Перевозчикам могут предъявляться требования о возмещении ущерба в связи со случаями задержек в сдаче груза, которые вне контроля перевозчика (например, задержка в получении причального места из-за перегруженности порта, невозможность передачи груза из-за перегруженности терминала, задержка в сдаче груза из-за нехватки автомобильного или железнодорожного транспорта). Установление ответственности перевозчиков за возмещение ущерба, вызванного задержкой в сдаче груза, приведет к существенному увеличению числа требований и связанных с этим судебных тяжб и увеличению тем самым не только количества времени, необходимого для изложения возражений и/или урегулирования требований, но и связанных с этим издержек, а также к более высокой стоимости страхования, которая неизбежно последует за увеличением рисков и неизвестным объемом требований. Потенциальное экономическое воздействие на эту отрасль является столь значительным, что включение ответственности перевозчика за задержку в сдаче груза в проект конвенции может удерживать перевозчиков в некоторых отраслях от предложения услуг по смешанной перевозке от двери до двери, с тем чтобы избежать такого рода требований. Мы полагаем, что вопрос о задержке в сдаче груза и о косвенном ущербе, который, как правило, возникает в случае такой задержки, более целесообразно урегулировать коммерческими сторонами в каждом отдельном случае.

9. Если Рабочая группа решит сохранить ответственность перевозчика за косвенный ущерб от задержки в сдаче груза в проекте конвенции, то делегация Соединенных Штатов Америки полагает, что для поддержания справедливого баланса крайне важно предусмотреть аналогичную ответственность грузоотправителя по договору, который своими действиями вынуждает перевозчика к задержке в сдаче груза и причиняет ему потери, возникающие в результате предъявления ему требований в связи с задержкой в сдаче груза другими грузоотправителями по договору. Поскольку ответственность перевозчика за возмещение ущерба, вызванного задержкой сдачи груза, будет ограничиваться, такая же ответственность грузоотправителя по договору также должна разумно ограничиваться.

10. Делегация Соединенных Штатов Америки потратила значительное время, пытаясь разработать приемлемое ограничение ответственности грузоотправителя по договору за ущерб, вызванный задержкой в сдаче груза, и обнаружила, что решение этой задачи сопряжено с огромными трудностями. Ограничение, основывающееся на фрахте, уплаченном виновным грузоотправителем по договору, как считают перевозчики, является неразумно низким, тогда как грузоотправители по договору находят, что другие формулировки предусматривают неразумно высокое ограничение. Перевозчику должна быть обеспечена справедливая защита от любых потерь, которые он несет в связи с возмещением ущерба, вызванным задержкой в сдаче груза, произошедшей по вине грузоотправителя по договору, несмотря на то, что результирующая ответственность одного грузоотправителя по договору может быть значительной. По этой причине мы пришли к выводу о том, что единственное справедливое решение в отношении этой дилеммы заключается в устранении понятия ущерба от задержки в сдаче груза из проекта конвенции в том, что касается грузоотправителей по договору, а также перевозчиков, если

только они не согласовали в договоре перевозки или в договоре на объем определенную дату сдачи груза.

11. И наконец, в связи с вопросом о том, следует ли обусловить ответственность грузоотправителя по договору режимом, основывающимся на вине, или режимом строгой ответственности, Соединенные Штаты Америки полагают, что нарушение обязательств грузоотправителя по договору по проектам статей 28 и 30(a) должно обуславливаться стандартом, основывающимся на вине, тогда как непредоставление точной информации должно обуславливаться режимом строгой ответственности. Мы не уверены в том, следует ли возлагать на грузоотправителя по договору строгую ответственность за непредоставление информации, требуемой проектом статьи 30(b). С одной стороны, стандарт, основывающийся на вине, может быть надлежащим, поскольку установление строгой ответственности означало бы значительный отход от существующих положений морского права, и было бы несправедливым возлагать на грузоотправителя по договору строгую ответственность за непредоставление информации, когда такое непредоставление произошло не по его вине. С другой стороны, режим строгой ответственности может быть надлежащим в отношении нарушения статьи 30(b), поскольку перевозчики зависят от предоставленной грузоотправителем по договору информации в целях соблюдения правовых требований, несоблюдение которых может повлечь за собой ответственность перевозчика.

12. По этой причине Соединенные Штаты Америки настойчиво призывают Рабочую группу рассмотреть следующее предложение в отношении проекта статьи 31:

Статья 31. Основания ответственности грузоотправителя по договору

1. *Грузоотправитель по договору несет перед перевозчиком согласно договору перевозки и перед любой морской исполняющей стороной ответственность за утрату или ущерб*, причиненный грузом, и за нарушение его обязательств по статье 28 и пункту [пунктам] 30(a) [и (b)] при условии, что такая утрата или ущерб были причинены по вине грузоотправителя по договору или любого лица, указанного в статье 35.*

2. *Невзирая на пункт 1, считается, что грузоотправитель по договору гарантировал точность [и своевременность] в момент получения перевозчиком информации и документов, которые должны быть предоставлены согласно пункту [пунктам] 30[(b)] и (c). Грузоотправитель*

* Согласно Соединенных Штатов Америки на исключение ответственности грузоотправителя по договору за ущерб, причиненный задержкой в сдаче груза, из проектов статей 31 и 33, прямо обуславливается ликвидацией обязательной ответственности перевозчика за косвенный ущерб, вызванный задержкой в сдаче груза, согласно статье 22, содержащейся в документе A/CN.9/WG.III/WP.56. Соединенные Штаты Америки рассматривают ответственность перевозчика за косвенный ущерб, вызванный задержкой в сдаче груза, как прямо касающуюся вопроса об ответственности грузоотправителя по договору за задержку в сдаче груза. Если Рабочая группа решит не исключать такую ответственность перевозчика, то позиция Соединенных Штатов Америки будет заключаться в том, что ответственность грузоотправителя по договору за задержку в сдаче груза должна быть установлена вновь при условии ее разумного ограничения.

по договору должен возместить перевозчику все потери и ущерб, возникшие вследствие или явившиеся результатом того, что такая информация, инструкции и документы не являлись точными [или не были предоставлены своевременно.]*

13. Исключение ответственности грузоотправителя по договору и перевозчика за задержку в сдаче груза потребует внесения в целях согласования следующих изменений в главу 6, содержащуюся в документе A/CN.9/WG.III/WP.56:

1) Проект статьи 22 будет исключен и заменен следующим текстом:

Задержка в сдаче груза происходит тогда, когда груз не сдан в месте назначения, предусмотренном в договоре перевозки, до истечения прямо согласованного срока. Если задержка в сдаче груза сопряжена с причинением потерь, не являющихся результатом физической утраты или повреждения перевозимого груза, то перевозчик может нести ответственность за такие потери только в том случае, если перевозчик прямо согласился нести ответственность за такие потери, явившиеся результатом задержки в сдаче груза.

2) Проекты статей 24(2) и 66(2) будут исключены полностью.

3) Проект статьи 65 будет пересмотрен, с тем чтобы в нем говорилось следующее:

Размер компенсации за физическую утрату или повреждение груза, причиненное в результате задержки в сдаче груза, обуславливается статьей 64. Перевозчик не несет ответственности за экономические или иные косвенные потери, возникшие в результате задержки в сдаче груза, за исключением того, что предусмотрено в статье 22.

4) Необходимо будет исключить ссылки на задержку в сдаче груза из следующих положений:

- проект статьи 17(1) – исключению подлежат четыре ссылки на задержку
- проект статьи 17(2) – исключению подлежат семь ссылок на задержку
- проект статьи 17(4) – исключению подлежит одна ссылка на задержку
- проект статьи 20(1) – исключению подлежит одна ссылка на задержку
- проект статьи 20(2) – исключению подлежит одна ссылка на задержку
- проект статьи 21(1) – исключению подлежат две ссылки на задержку
- проект статьи 21(3) – исключению подлежат две ссылки на задержку
- проект статьи 25(1) – исключению подлежит одна ссылка на задержку
- проект статьи 26(2) – исключению подлежат три ссылки на задержку
- проект статьи 26(4) – исключению подлежит одна ссылка на задержку
- проект статьи 27(1) – исключению подлежат две ссылки на задержку
- проект статьи 64(2) – исключению подлежат три ссылки на задержку.

14. И наконец, если задержка будет исключена полностью из проекта конвенции в отношении и грузоотправителя по договору, и перевозчика, то мы полагаем, что к главе об обязательствах грузоотправителя по договору следует добавить новую статью, которая разъясняла бы, что ответственность грузоотправителя по договору за "утрату или повреждение груза" не охватывает задержку в сдаче груза. Предложенная новая статья излагается непосредственно ниже:

Статья 36 бис. Задержка в сдаче груза

Причитающееся перевозчику возмещение грузоотправителем по договору в соответствии с настоящей главой ущерба, вызванного любой потерей или повреждением груза, нарушением любого обязательства, установленного в ней, или на основании гарантии возмещения, предусмотренной в настоящей главе, не включает возмещение ущерба за задержку судна или задержку в сдаче груза, погруженного на судно, иную, чем физическое повреждение, причиненное такой задержкой.

VI. Проект статьи 33. Опасные грузы

15. Ссылки на "задержку в сдаче груза" следует исключить из проектов статей 33(2) и 33(3) с учетом того же понимания, какое изложено в сноске к проекту статьи 31.

16. Проект статьи 33(4), предложенный Швецией (см. пункт 31 документа A/CN.9/WG.III/WP.67), являющийся новым предложением, которое еще не рассматривалось, по нашему мнению, должен быть исключен, поскольку он излишне расширяет обязательство перевозчика. Кроме того, как представляется, этот вопрос надлежащим образом урегулирован предложением в отношении проекта статьи 29, изложенным в пункте 3 выше.
