



Генеральная Ассамблея

Distr.: Limited
27 October 2006

Russian
Original: English

**Комиссия Организации Объединенных Наций
по праву международной торговли**
Рабочая группа III (Транспортное право)
Восемнадцатая сессия
Вена, 6-17 ноября 2006 года

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

Идентификация перевозчика – предложение редакционного характера правительств Италии и Нидерландов

Записка Секретариата*

В ходе подготовки к восемнадцатой сессии Рабочей группы III (Транспортное право) правительства Италии и Нидерландов представили Секретариату предложение, содержащееся в приложении к настоящей записке и касающееся вопроса об идентификации перевозчика в проекте конвенции о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов.

Документ, содержащийся в приложении, воспроизводится в той форме, в какой он был получен Секретариатом.

* Представление данного документа с задержкой обусловлено датой направления содержащейся в нем информации Секретариату.



Приложение

Личность перевозчика

1. Настоящее предложение касается решения практических проблем, которые могут возникать в связи с отсутствием четкой идентификации перевозчика в транспортных документах. Предложение подготовлено с учетом замечаний, высказывавшихся делегациями в ходе предшествующих обсуждений проекта статьи 40(3)¹.

2. Предложение основано на том понимании, что доказательственная функция транспортного документа означает, что любой держатель такого документа должен быть в состоянии идентифицировать перевозчика из содержания документа. В принципе, для идентификации перевозчика не должно требоваться изучение договорных отношений между грузоотправителем по договору и перевозчиком.

3. Первая практическая проблема, рассматриваемая в настоящем предложении, касается указания неточных сведений на лицевой стороне документа. Так, на лицевой стороне документа могут быть указаны наименования, которые, с юридической точки зрения, могут соответствовать наименованию агентов перевозчика по букировке или только его коммерческому наименованию. Вместе с тем необходимо, чтобы перевозчик был *указан* в качестве такового в документе². В связи с этим формулировку пункта (е) статьи 38 предлагается изменить следующим образом:

"е) наименование и адрес лица, указанного в качестве перевозчика;"

4. Вторая практическая проблема касается случаев, когда перевозчик указан на лицевой стороне документа (часто в графе для подписи), а на оборотной стороне того же документа имеется оговорка об идентификации перевозчика или оговорка об аренде, в которых в качестве перевозчика указан владелец судна. Часто эти два идентифицирующих перевозчика указания противоречат друг другу. Возникающую в результате этого двусмысленность можно устранить, добавив положение о том, что информация, указанная на лицевой стороне документа, имеет преимущественную силу по сравнению с информацией на оборотной стороне. С этой целью предлагается следующая формулировка:

"Если какое-либо лицо указано в качестве перевозчика на лицевой стороне транспортного документа или транспортной электронной записи, то любая информация на оборотной стороне транспортного документа или транспортной электронной записи, прямо или косвенно указывающая в качестве перевозчика иное лицо, не имеет юридической силы".

5. В-третьих, из документа может быть недостаточно четко ясно, кто является перевозчиком. В настоящее время многие транспортные документы не

¹ См. документы A/CN.9/526, пункты 56-60, и A/CN.9/WG.III/WP.62, пункты 27-34.

² Это соответствует требованиям статей 23(a)(i) и 26(a)(i) Унифицированных правил и обычаев для документарных аккредитивов 500 МТП (УПО 500). Однако, согласно данным статьям, также допускается принятие коносаментов за подписью капитана корабля, в которых отсутствует наименование перевозчика.

соответствуют требованиям проекта статьи 38(е). Наиболее распространенным примером являются документы, подписанные капитаном судна (или от его имени). В таких случаях редко бывает указано, действовал ли подписавший документ капитан с санкции владельца судна или с санкции какого-либо иного лица, например фрахтователя судна по тайм-чартеру или рейсовому чартеру. Во многих национальных правовых системах сформировано прецедентное право по решению данного вопроса, а в ряде правовых систем были разработаны также соответствующие нормативные положения. Однако варианты решения данной проблемы на национальном уровне далеки от единообразия. С целью решения данной проблемы в существующий проект статьи 40(3) было включено опровержимое предположение о том, что перевозчиком является зарегистрированный владелец судна. Вместе с тем в ходе предшествующего обсуждения по поводу данного проекта положения был высказан ряд критических замечаний. В связи с этим существующий проект 40(3) предлагается заменить новой, уточненной формулировкой, приведенной ниже, в которой было учтено большинство ранее высказанных замечаний:

"Если в транспортном документе или транспортной электронной записи не указано лицо, являющееся перевозчиком, или отсутствуют наименование и адрес такого лица, однако в договорных условиях указывается, что груз был погружен на борт поименованного морского судна, то перевозчиком считается зарегистрированный владелец этого судна, если только такой владелец не докажет, что морское судно было зарегистрировано в бербоут-чартерном реестре в момент перевозки, и не укажет наименование и адрес фрахтователя морского судна по бербоут-чартеру, который в таком случае будет считаться перевозчиком.

В ином случае владелец судна может опровергнуть предположение о том, что он является перевозчиком, указав наименование и адрес перевозчика. Фрахтователь морского судна по бербоут-чартеру может опровергнуть предположение о том, что он является перевозчиком, в том же порядке.

6. В случае одобрения проекта формулировки, предложенного в предыдущем пункте, в проект конвенции следует также добавить вытекающее из него положение о необходимости продления годичного срока исковой давности в случае опровержения предположения о личности перевозчика. Проект такого положения мог бы иметь следующую формулировку:

"Если владелец судна указал наименование фрахтователя судна по бербоут-чартеру и предоставил его адрес или если владелец судна либо фрахтователь судна по бербоут-чартеру указали наименование перевозчика и предоставили его адрес, то отсчет срока, предусмотренного в статье 69, начинается не с момента начала судебного разбирательства или арбитража в отношении зарегистрированного владельца судна или фрахтователя судна по бербоут-чартеру, а с момента истечения 90-дневного срока со дня представления соответствующей информации владельцем судна или фрахтователем судна по бербоут-чартеру в зависимости от обстоятельств".

7. В редакционном плане секретариату предлагается исключить существующий проект статьи 40(3) и включить вместо него новую статью, которую можно было бы поместить между существующими статьями 38 и 39 и включить в нее проекты положений, приведенные в пунктах 4, 5 и 6 выше. Такую новую статью можно было бы озаглавить:

"Идентификация перевозчика".
