



Генеральная Ассамблея

Distr.: Limited
12 September 2007

Russian
Original: English

**Комиссия Организации Объединенных Наций
по праву международной торговли**
Рабочая группа III (Транспортное право)
Двадцатая сессия
Вена, 15-25 октября 2007 года

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

Предложение по главе 12 "Передача прав", представленное делегацией Нидерландов

Записка Секретариата*

В рамках подготовки к двадцатой сессии Рабочей группы III (Транспортное право) делегация Нидерландов представила Секретариату свое предложение по главе 12 "Передача прав" в прилагаемом ниже приложении.

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

* Представление данного документа с задержкой обусловлено датой направления предложений Секретариату.



Приложение

Предложение по главе 12 "Передача прав", представленное Нидерландами

1. В ходе первого чтения проекта конвенции о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов ("проект конвенции") широкая дискуссия проходила по главе "Передача прав"¹. Эта дискуссия проходила на основе проектов, содержащихся в документе A/CN.9/WG.III/WP.21. После этого Секретариат подготовил новый проект главы в документе A/CN.9/WG.III/WP.56. Затем по этому проекту прошли неофициальные консультации, по итогам которых швейцарская делегация представила доклад в документе A/CN.9/WG.III/WP.52. Однако этот доклад и суть нового проекта не обсуждались в ходе второго чтения проекта конвенции. Вместо этого вся глава была помещена в квадратные скобки, а дальнейшее рассмотрение этой главы было отложено "до проведения дискуссий в будущем после консультаций"². Это означает, что в ходе третьего чтения проекта конвенции Рабочая группа должна принять решение о судьбе этой главы. Данная записка попытается обеспечить для этого некоторые ориентиры.

2. Глава состоит из трех статей, рассматривающих различные вопросы. Некоторые из них не вызывают споров, в то время как некоторые другие, несомненно, порождают дискуссии. Некоторые вопросы касаются других положений проекта конвенции, в то время как другие вопросы рассматриваются исключительно в этой главе. Более того, некоторые положения, по всей очевидности, не нуждаются в дальнейшем обсуждении и могут быть решены достаточно быстро, в то время как другие требуют дополнительного внимания и дискуссий. В целом эта глава не свободна от трудностей. Однако простое исключение всей главы может привести к исключению полезных положений, которые могут быть относительно легко сохранены³. В нижеследующих пунктах каждое положение рассматривается отдельно в сочетании с мнением о том, должно ли исключаться или сохраняться каждое конкретное положение в проекте конвенции.

Проект статьи 59

3. Первый пункт проекта статьи 59 предусматривает, что в отношении оборотных документов права, закрепленные в документе, могут быть переданы, и излагает порядок передачи этих прав. Это является бесспорной нормой, и ее

¹ См. пункты 127-149 документа A/CN.9/526.

² См. пункты 77 и 78 документа A/CN.9/594. Кроме того, в пункте 72 этого же документа вопросы о "позиции третьих сторон в договоре перевозки" и о "передаче ответственности" были упомянуты как примеры проблем, которые, возможно, лучше подходят для включения в другой документ, такой как, например, типовый закон.

³ См. также: Alexander von Ziegler, "Transfer of Rights and Transport Documents", paper delivered at UNCITRAL Congress "Modern Law for Global Commerce", 9-12 July, 2007, Vienna, available at www.uncitral.org/uncitral/en/about/congresspapers.html

сохранение получило решительную поддержку в ходе первого чтения⁴. Этот проект статьи имеет большое значение для целей электронной торговли, поскольку в рамках функциональной эквивалентности электронного документа прежде всего правило должно быть определено для бумажного документа еще до установления эквивалентности. Другими словами, ключевое положение о транспортных электронных записях, проект статьи 8 (b), основан на содержании проекта статьи 59. К тому же с учетом того факта, что электронная торговля и ответственность считаются ключевыми положениями проекта конвенции⁵, является весьма очевидным, что проект статьи 59 должен быть сохранен в его нынешнем виде.

Проект статьи 60

4. В том что касается проекта статьи 60, следует проводить различие между первым пунктом (который дополняется третьим пунктом) и вторым пунктом данной статьи. Во втором пункте рассматривается вопрос о передаче ответственности, который, как известно, во многих странах является весьма трудной проблемой. Близким к этому является вопрос о том, связана ли третья сторона – держатель оборотного документа обязательствами по договору перевозки, причем в отношении этого вопроса действует целый ряд доктрин внутреннего права⁶. Также связан с этим и вопрос о том, освобождается ли и в какой степени лицо, передающее ответственность, от своих обязательств. Зачастую эти вопросы создают большие трудности по внутреннему праву. Поэтому не удивительно, что в ходе первого чтения второй пункт вызвал активную дискуссию в Рабочей группе и мнения участников разделились. Большую согласованность мы уже можем наблюдать в докладе Швейцарии о результатах проведения неформальных консультаций. Однако этот доклад также свидетельствует об определенном желании некоторых членов Рабочей группы оставить эти вопросы на усмотрение внутреннего права.

5. С большой долей вероятности можно сделать вывод о том, что вопрос, затронутый во втором пункте проекта статьи 60, не созрел в достаточной мере для включения в проект конвенции. Он требует дополнительного обсуждения и рассмотрения, и, видимо, сам вопрос более подходит для включения в типовой закон, нежели в обязательную конвенцию.

6. Первый и третий пункты проекта статьи 60 – это разные вопросы. В этих пунктах дело касается позиции промежуточных держателей: торговцев серийными товарами и, в частности, банков, которые держат оборотный документ лишь для целей гарантии. Из-за неясностей, упоминаемых в пункте 4 выше, в настоящее время правовые позиции этих промежуточных держателей являются недостаточно четкими. Однако восприятие этих держателей может быть иным, поскольку часто они чувствуют себя в безопасности до тех пор, пока они не вмешиваются в вопросы перевозки.

⁴ См. пункт 134 документа A/CN.9/526. Озабоченности относительно именных транспортных документов были сняты в ходе второго чтения путем включения нового положения статей 42 (b) (ii), 47, 48 и пункта 2 статьи 53.

⁵ См. пункт 72 документа A/CN.9/594.

⁶ См. также весьма сложную дискуссию, которую провела Рабочая группа по этому же вопросу в рамках темы "Юрисдикция и арбитраж".

7. В ходе первого чтения проекта конвенции первый и третий пункты проекта статьи 60 были сочтены спорными. Высказывались некоторые опасения относительно того, что первый пункт может толковаться слишком расширительно, хотя именно по этой причине он был составлен негативным образом и был ограничен одной конкретной ситуацией. Эта конкретная ситуация имеет в виду общую практику, которая поясняет, почему этот первый пункт может играть весьма полезную роль для участников торговли. Он обеспечивает весьма желательную уверенность для банков, финансирующих грузовые потоки⁷, и следовательно весьма усиливает приемлемость проекта конвенции в целом для этих важных партнеров.

8. Третий пункт проекта статьи 60 является пояснительным по своему характеру и может также играть подобную роль в отношении проекта статьи 44 (касающейся сдачи груза). В прошлом выяснилось, что содержание этого третьего пункта не вызывает споров в Рабочей группе. Поэтому если будет принято решение сохранить первый пункт статьи 60, то рекомендуется также сохранить и этот третий пункт.

Проект статьи 61

9. Проект статьи 61 является частично применимым правовым положением и частично положением, которое предусматривает основные нормы. В ходе первого чтения в Рабочей группе это положение вызвало столь сильную озабоченность, что было принято решение заключить всю статью в квадратные скобки. Из доклада Швейцарии следует, что этот новый проект, пересмотренный Секретариатом в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, был признан более ясным. Тем не менее остаются основополагающие вопросы. Является ли уместным применимое правовое положение в конвенции материального права? Является ли необходимым положение о передаче прав, иное, нежели на основании оборотного документа, в частности, когда вопрос о передаче ответственности не будет регулироваться в проекте конвенции? Кроме того, в этой связи следует отметить, что передача наиболее важного права по договору перевозки, права контроля (включая уведомление перевозчика) уже регулируется конкретно в главе 11. В итоге, возможно, лучше оставить статью 61 за пределами конвенции и заняться ее содержанием в желаемой мере в типовом законе.

10. Итак предлагается:

- исключить пункт 2 проекта статьи 60 и проект статьи 61⁸ из конвенции; и
- сохранить проект статьи 59 и пункты 1 и 3 статьи 60 в проекте конвенции.

⁷ Это может также применяться и к схожему положению: пункт 6 статьи 53, который также является бесспорным положением, касается конкретной ситуации. Когда промежуточный держатель права контроля передает это право, остается ли какая-либо ответственность в связи с правом контроля у человека, передавшего это право? Пункт 6 статьи 53 дает четкий отрицательный ответ, что, главным образом, отвечает интересам банков, финансирующих грузовые потоки.

⁸ Поскольку в рамках Европейского союза Комиссия Европейского союза является компетентным органом в отношении вопросов коллизии права в сфере договора, со службами Комиссии были проведены неофициальные консультации по этой части предложения. Они недвусмысленно свидетельствовали о поддержке предложения об исключении проекта статьи 61 из конвенции.