



Генеральная Ассамблея

Distr.: Limited
29 April 2004

Russian
Original: Chinese and English

Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли

Рабочая группа III (Транспортное право)
Тринадцатая сессия
Нью-Йорк, 3–14 мая 2004 года

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

Предложение Китая

Записка Секретариата

В процессе подготовки к тринадцатой сессии Рабочей группы III (Транспортное право), в ходе которой Рабочая группа, как ожидается, продолжит рассмотрение проекта документа, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/ WP.32, правительство Китая представило 29 апреля 2004 года текст предложения, касающегося главы 19 проекта документа и вопросов свободы договора. Текст этого предложения воспроизводится в приложении к настоящей записке в той форме, в какой он был получен Секретариатом.



Приложение

Предложение Китая в отношении главы 19 проекта документа и по вопросу свободы договора,

представленное делегацией Китая (26 апреля 2004 года, Нью-Йорк)

I. Справочная информация

1. В результате развития транспортной индустрии обязательные режимы, установленные в Гаагских правилах, несколько устарели, а применение Гамбургских правил также представляется нежелательным.

2. На практике коммерсанты редко заключают соглашения в письменной форме при линейных перевозках, и подтверждением договора перевозки, как правило, является только коносамент, морская накладная или другие транспортные документы, выдаваемые перевозчиком после получения груза. Поскольку транспортный документ составляется и выдается перевозчиком в одностороннем порядке и относится к категории договоров присоединения, желательно, чтобы в транспортном праве в связи с этим предусматривалось ограничение свободы договора.

3. В то же время транспортное право не должно ограничивать свободу договора в отношении всех видов договоров, заключаемых при линейных перевозках. Общеизвестно, что стороны, заинтересованные в грузе, или стороны, действующие от их имени, в настоящее время во многих случаях могут проводить переговоры с перевозчиками при линейных перевозках на основе принципа равенства, например, в отношении договоров фрахтования или соглашений о морских и линейных перевозках (СМЛП). Поэтому в таких случаях в морском праве не должна по-прежнему исключаться возможность применения принципа свободы договора. Мы приняли к сведению предложение относительно СМЛП, выдвинутое Соединенными Штатами Америки. Тем не менее мы не считаем, что СМЛП могут охватывать все виды договоров, заключаемых в результате свободных переговоров при линейных перевозках; и к тому же существует множество проблем, связанных с определением СМЛП.

4. Кроме того, рейсовый чартер по существу относится к категории договоров морской перевозки грузов. Следует также отметить, что Гаагские правила или Гаагско-Висбийские правила в настоящее время довольно часто включаются в чартер-партии на основе специального соглашения (например, общей оговорки). Поэтому мы считаем, что сферу применения документа было бы логично расширить для регулирования рейсовых чартеров. Это будет, в частности, содействовать большей унификации права в области морской перевозки грузов, даже несмотря на то, что такой режим будет установлен на неимперативной основе. Аналогичный принцип закрепляется в Кодексе морского судоходства Китая (КМК), глава IV которого озаглавлена "договор морской перевозки грузов" и регулирует не только коносаменты, но также рейсовые чартеры. Положения кодекса являются обязательными в отношении коносаментов или других транспортных документов и необязательными в отношении рейсовых чартеров, за исключением обязательства поддерживать мореходность судна и

обязательства не отклоняться от курса. Практический опыт применения положений КМК в течение 10 лет свидетельствует о желательности такого режима.

5. Поэтому основная цель поправок к проекту документа, содержащихся в нашем предложении, заключается в том, чтобы рассматривать применение проекта документа соответственно в двух различных обстоятельствах. Положения документа следует рассматривать в качестве императивных, когда они основаны на концепции "транспортного документа" (включая электронную запись). С другой стороны, такие положения должны быть неимперативными, представляя собой субсидиарные нормы, применительно к новому понятию "соглашения, заключаемого в результате свободных переговоров", которое может охватывать рейсовые чартеры, договоры фрахтования, договоры на массовые грузы, СМЛП и другие аналогичные договоры.

[6. Мы считаем, что было бы целесообразно распространить действие документа на чартер-партии или аналогичные соглашения. Тем не менее, если эта точка зрения не получит широкой поддержки, мы считаем, что в статье 2 документа ("Сфера применения") необходимо предусмотреть следующее: "Настоящий документ применяется только в отношении i) транспортного документа или ii) электронной записи; или iii) любого договора перевозки, заключенного при линейных перевозках. Таким образом, "соглашение, заключенное в результате свободных переговоров", упоминаемое в статье В нашего предложения, будет означать только соглашение, заключенное при линейных перевозках.]

II. Рекомендация и краткое разъяснение

Статья А

А.1. Если в настоящем документе не предусмотрено иное, любое положение транспортного документа или электронной записи является ничтожным, если:

- а) оно прямо или косвенно снижает ответственность или освобождает от ответственности, которую перевозчик или морская исполняющая сторона принимают на себя в соответствии с настоящим документом; или**
- б) оно прямо или косвенно увеличивает ответственность, которую стороны, заинтересованные в грузе, принимают на себя в соответствии с настоящим документом; или**
- с) оно предусматривает передачу прав страхования груза в пользу перевозчика или исполняющей стороны.**

А.2 Стороны, заинтересованные в грузе, упомянутые в предыдущем пункте, включают грузоотправителя, грузоотправителя по договору, распоряжающуюся сторону, держателя транспортного документа и грузополучателя.

7. В этой статье предусматривается обязательная сфера применения документа, т.е. она ограничивается "транспортным документом" (включая электронную запись), который является основной концепцией в проекте документа. Понятие "транспортный документ" включает коносамент, морскую накладную и т.д. Это – документ, выдаваемый перевозчиком в момент получения груза и свидетельствующий о договоре перевозки.

8. Первоначальный текст статьи 88.2 проекта документа гласит следующее: "Несмотря на пункт 1, перевозчик или исполняющая сторона могут увеличить свою ответственность или обязательства в соответствии с настоящим документом". С учетом нашего предложения это положение становится излишним. Поэтому оно было исключено.

9. Первоначальный текст статьи 89(a) проекта документа также следует исключить. Если перевозчики смогут пользоваться такими освобождениями от ответственности в отношении живых животных на основании положений транспортного документа, то это будет существенно ущемлять права сторон, заинтересованных в грузе. Гамбургские правила также применяются в отношении живых животных, однако содержат специальное положение, в котором предусмотрено исключение ответственности перевозчика, если утрата, повреждение или задержка явились результатом особых рисков, присущих этому виду перевозки (статья 5.5). Кроме того, Гамбургские правила не предусматривают такой свободы договора, как проект документа. Мы считаем, что статья 5.5 Гамбургских правил является в связи с этим более приемлемым положением. Поэтому помимо исключения статьи 89(a) в проект документа следует включить также аналогичное положение, основанное на статье 5.5 Гамбургских правил.

10. Первоначальный текст статьи 89(b) проекта документа касается "специальных грузов", перевозка которых не производится в рамках обычных перевозок. По нашему мнению, это положение следует исключить. В статье 89(b), как представляется, применяется тот же принцип, что и в Гаагских правилах. Следует продолжить рассмотрение вопроса о целесообразности применения подобного подхода в настоящее время. Мы считаем, что проект документа мог бы содержать конкретные положения, касающиеся таких "специальных грузов" в другой главе.

Статья В

В.1. С учетом положений статьи С, если соглашение, касающееся перевозки груза, заключается в результате свободных переговоров, положения настоящего документа применяются только в отсутствие соответствующих положений или в отсутствие положений, отличающихся от положений документа в соглашении. Тем не менее положения, содержащиеся в таком соглашении, не имеют обязательной юридической силы для третьих сторон.

В.2. Соглашение, упомянутое в предыдущем пункте, заключается в письменной форме, но не в форме транспортного документа. Телеграммы, телексы, телефаксы, электронный обмен данными и электронная почта имеют силу письменного документа.

В.3. [Любое действительное соглашение в письменной форме (помимо транспортного документа), касающееся перевозки груза, считается

соглашением, заключенным в результате свободных переговоров. Тем не менее упомянутые в статье А стороны, заинтересованные в грузе, имеют право доказывать, что оно является соглашением, которое заблаговременно сформулировано перевозчиком и положения которого не разрешается изменять в результате переговоров о его заключении.]

В.4. [Если какое-либо соглашение, касающееся перевозки грузов, не отвечает требованиям, упомянутым в пункте 1 и пункте 2 настоящей статьи, обстоятельства, указанные в статье А, в результате которых положения являются ничтожными, применяются также в отношении этого соглашения.]

11. Эта статья предназначена для применения в отношении рейсовых чартеров, договоров фрахтования, договоров на массовые грузы, СМЛП и других соглашений, заключаемых в результате свободных переговоров. Поскольку в результате этой статьи расширяется сфера применения проекта документа, статьи 2.3, 2.4 и 2.5 проекта документа следует исключить.

12. Формулировка "заключенное в результате свободных переговоров" используется для того, чтобы подчеркнуть, что соглашение, упомянутое в данной статье, не является договором присоединения. Эта формулировка четко указывает на основные особенности такого рода договора, т.е. на то, что договор заключен на основе свободных и равноправных переговоров. В соответствии с принципом свободы договора положения проекта документа применяются не на императивной основе, а в качестве субсидиарных норм.

13. С точки зрения законодательных методов формулировка "соглашения, заключенные в результате свободных переговоров" позволяет избежать необходимости определения рейсовых чартеров, договоров на массовые грузы, договоров фрахтования, СМЛП и аналогичных договоров, а также решить проблему идентификации таких договоров. Мы считаем, что такие виды договоров очень трудно или практически невозможно определить. При использовании наименований таких договоров возникает путаница, а также не существует единства мнений по вопросу о том, являются ли они договорами перевозки или чартер-партиями. Кроме того, в будущем могут появиться новые виды договоров, если коммерческая практика будет быстро изменяться.

14. Пункт 3 данной статьи предназначен для того, чтобы обеспечить при определенных обстоятельствах средства защиты сторонам, заинтересованным в грузе, особенно в отношении некоторых мелких владельцев груза.

Статья С

Любое положение, прямо или косвенно снижающее ответственность или освобождающее от ответственности перевозчика или морскую исполняющую сторону в упомянутом в статье В соглашении, заключенном в результате свободных переговоров, является ничтожным, если такая ответственность возникает в результате:

- а) нарушения обязательства, предусмотренного в статье 13.1; или**
- б) отклонения от курса;| или**

- с) **действия или бездействия перевозчика или исполняющей стороны, совершенных с намерением причинить ущерб, повреждение или задержку в сдаче груза или вследствие безответственности и с пониманием вероятности возникновения такой утраты, повреждения или задержки.]**

15. Эта статья призвана установить необходимые пределы свободы договора, предусмотренной в статье В.

16. Первое ограничение устанавливается в отношении обязательства, касающегося мореходности судна. Это означает, что не следует уменьшать обязательство в отношении поддержания мореходности судна или же освобождать от такого обязательства, поскольку это обязательство имеет преимущественную силу. При подготовке проекта положения мы использовали положения Кодекса морского судоходства Китая, касающиеся рейсовых чартеров, для которых положения об обязанности поддерживать мореходность судна носят императивный характер.

17. Тем не менее, если обязательство поддерживать мореходность судна будет решено распространить на весь рейс (в настоящее время слова "и в ходе" заключены в квадратные скобки), то при разработке соответствующего положения следует тщательно рассмотреть вопрос о том, каким образом сбалансировать интересы судовладельцев и сторон, заинтересованных в грузе. Постоянное и императивное обязательство поддерживать мореходность судна может налагать тяжелое бремя на судовладельцев в соответствии с соглашениями, заключаемыми в результате свободных переговоров. Кроме того, с учетом принципа свободы договора мы считаем, что в отношении соглашений, заключаемых в результате свободных переговоров, право должно предусматривать лишь минимальные ограничения, обусловленные исключительно соображениями публичной политики. В связи с этим можно сделать предварительный вывод о том, что в проекте документа следует предусмотреть, что обязательство проявлять до и в начале рейса надлежащую осмотрительность в целях обеспечения мореходности судна носит императивный характер, однако такое обязательство в ходе рейса не является императивным, т.е. две стороны могут на свободной основе согласовать положения, касающиеся обязательства поддерживать мореходность судна в течение рейса. Мы считаем, что такой подход может содействовать установлению нового баланса интересов судовладельцев и сторон, заинтересованных в грузе.

18. Мы считаем, что положения проекта документа не должны разрешать перевозчику уменьшать ответственность или освобождаться от ответственности, возникающей в результате отклонения от курса, несмотря на то, что соглашение заключено в результате свободных переговоров. При подготовке соответствующего положения мы также основывались на положениях КМК, касающихся рейсовых чартеров.

19. Кроме того, мы считаем, что договор не должен освобождать от ответственности, возникающей в результате преднамеренных действий или грубой небрежности, исходя из принципа справедливости. Так, например, статья 53 закона о праве договоров Китая предусматривает следующее: *"Содержащиеся в договоре положения об освобождении от ответственности*

являются ничтожными в случае 1) нанесения физического ущерба другой стороне или 2) причинения ущерба имуществу другой стороны в результате преднамеренных действий или грубой небрежности. Мы отдаем предпочтение включению в документ аналогичных положений для ограничения свободы договора. Для обеспечения согласованности текста проекта документа мы не используем термин "преднамеренные действия или грубая небрежность" и считаем, что вместо этого в данном случае можно было бы использовать слова "с намерением причинить ущерб, повреждение или задержку в сдаче груза или вследствие безответственности и с пониманием вероятности возникновения такой утраты, повреждения или задержки", которые уже используются в проекте документа. Мы считаем, что эти слова аналогичны по смыслу термину "намерение или грубая небрежность".
