



Генеральная Ассамблея

Distr.: Limited
21 August 2002*

Russian
Original: English/French

Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли

Рабочая группа III (Транспортное право)

Десятая сессия

Вена, 16–20 сентября 2002 года

Предварительный проект документа о [морской] перевозке грузов

Предложение Канады

Записка Секретариата

В рамках подготовки к десятой сессии Рабочей группы III (Транспортное право), в ходе которой, как предполагается, Рабочая группа продолжит чтение проекта документа, содержащегося в документе A/CN.9/WG.III/WP.21, правительство Канады 20 августа 2002 года представило на рассмотрение Рабочей группы текст предложения, касающегося сферы применения и структуры проекта документа. Текст данного предложения воспроизводится в приложении к настоящей записке в том виде, в каком он был получен Секретариатом.

* Дата представления настоящего документа соответствует дате получения соответствующего предложения Секретариатом.



Приложение. Предложение Канады

1. Канада приветствует новую инициативу, предпринятую ЮНСИТРАЛ в целях обеспечения унификации международного права в области, где правовое поле является весьма разнородным. Мы выражаем признательность Международному морскому комитету (ММК) за его огромный вклад в решение этой задачи не только по данной тематике, но и во многих других областях международного морского права.
2. Мы также приветствуем результаты девятой сессии Рабочей группы по транспортному праву, которая была проведена в апреле 2002 года в Нью-Йорке. Поскольку это была первая сессия по данному вопросу, обсуждение носило предварительный характер и в основном концентрировалось на концептуальных аспектах, в частности на сфере применения проекта документа. Как отмечается в докладе Рабочей группы о работе этой сессии (A/CN.9/510), было достигнуто общее мнение, что цель ее работы заключается в том, чтобы положить конец множественности режимов ответственности, применяемых к морской перевозке грузов, а также модернизировать морское транспортное право, с тем чтобы оно лучше отражало потребности и реальности международной практики в области морской перевозки грузов. Рабочая группа уделила значительное внимание "морским аспектам" данного проекта, и Канада всецело поддерживает такой подход.
3. В то же время Рабочая группа признала, что существует большая заинтересованность и необходимость в изучении вопросов, связанных со смешанными перевозками, и что с учетом этого было бы целесообразно изучить как строго морской режим – по принципу перевозок "от порта до порта", так и режим, распространяющийся на наземный транспорт, "режим смешанных перевозок" – по принципу перевозок "от двери до двери" – без принятия на данном этапе каких-либо решений в отношении сферы применения будущего документа.
4. У этих подходов были свои сторонники и противники. Канада высказалась в поддержку разработки документа, в основу которого положен принцип перевозок "от порта до порта", не из-за того, что мы не признаем реальность получившей широкое распространение практики транспортировки "от двери до двери", но исходя из своей твердой уверенности в том, что:
 - a) первоначально поставленная ММК цель уделить на первом этапе главное внимание восстановлению единообразия международно-правового регулирования в области морских перевозок является полностью оправданной и что введение согласованных норм в областях, в которых еще отсутствует международно-правовое регулирование (например, в области электронной документации), имеет важнейшее значение;
 - b) достижение этой цели не должно быть затянuto или поставлено под угрозу срыва в результате расширения сферы деятельности Рабочей группы на другие виды перевозок; и
 - c) новый документ, разработанный только для морских перевозок, имеет более благоприятные перспективы для широкого признания в отличие от документа, предназначенного для регулирования также других видов перевозок, которые в настоящее время в большинстве стран подпадают под

действие национального законодательства, исключая лишь те в основном европейские страны, где в отношении других видов перевозок применяются международные конвенции.

5. Очевидно, что страны, высказывавшиеся за то, чтобы расширить проводимую работу также и на подготовку норм для других видов перевозок, осуществляемых по принципу "от двери до двери", были в равной степени убеждены в том, что такой подход был бы оптимальным для Рабочей группы. Они аргументировали это тем, что транспортные концепции сегодняшнего и завтрашнего дня, особенно в области контейнерных перевозок, требуют нового подхода, который обеспечил бы большую эффективность будущего документа, несмотря на то, что он по своей сути относился бы к области морских перевозок.

6. В этой связи нам представляется, что если ограничить сферу деятельности Рабочей группы только одним подходом и исключить другой, то это не приведет к каким-либо позитивным результатам. Исходя из этой посылки, Рабочая группа должна изыскать пути устранения разрыва в регулировании применительно к перевозкам "от порта до порта" и перевозкам "от двери до двери". Очевидно, что в целях обеспечения общего согласия в отношении будущего направления деятельности Рабочей группы обсуждению этой концептуальной дилеммы должно быть уделено достаточное время возможно в самом начале сессии в сентябре до того, как Рабочая группа возобновит рассмотрение проекта статей.

7. По нашему мнению, в качестве возможной основы для консенсуса можно было бы обсудить 3 (три) следующие варианта:

Вариант 1

8. Продолжить работу над имеющимся проектом документа, включая статью 4.2.1, включив в него, однако, **оговорку**, которая наделяла бы договаривающиеся государства возможностью решать применять или не применять эту статью и соответствующие нормы, регулирующие перевозку грузов на сегментах до или после морской перевозки.

Комментарий

а) Этот вариант мог бы способствовать достижению цели восстановления единообразия правового регулирования в области морских перевозок и его внедрению в области других видов перевозок, если те или иные государства поставят перед собой такую цель. В то же время государства, не преследующие такой цели, могли бы оставаться участниками нового морского режима и в будущем могли бы снять свою оговорку и перейти к применению данного документа в полном объеме.

б) С помощью практики заявлений о таких оговорках при ратификации можно было бы устранить путаницу в отношении того, какие из договаривающихся государств применяют все положения документа и какие сделали оговорки в отношении наземных перевозок в соответствии со статьей 4.2.1.

Вариант 2

9. Продолжить работу над существующим проектом документа, включая статью 4.2.1, включив, однако, после слов "международной конвенции" слова "**национального законодательства**" (в пункте 4.2.1.b).

Комментарий

а) Этот вариант мог бы также явиться важным знаком для государств, заинтересованных в разработке нового режима морских перевозок, поскольку он позволяет оставить регулирование других видов перевозок на усмотрение национального законодательства. Следует признать, что в соответствии с этим вариантом возникнет больше трудностей в установлении – в любой конкретный момент времени, – какое право применяется в том или ином договаривающемся государстве: обязательная международная конвенция, регулирующая наземную перевозку, или национальное законодательство – поскольку в данном случае не будет предусматриваться какой-либо регистрации заявления по этому поводу.

*б) В случае выбора как **варианта 1**, так и **варианта 2** статью 4.2.1 можно было бы подвергнуть дальнейшей доработке в том, что касается ответственности за нелокализованный ущерб.*

Вариант 3

10. Пересмотреть существующий проект документа таким образом, чтобы в нем были предусмотрены:

Глава 1 – определения и все положения, являющиеся общими для глав 2, 3 и 4;

Глава 2 – положения, регулирующие морскую перевозку грузов (т.е. "от порта до порта");

Глава 3 – положения, регулирующие морскую перевозку грузов и другие виды перевозок до или после морского сегмента (т.е. "от двери до двери");

Для этой цели можно было бы использовать две основные модели:

*а) **единообразная система** – единый режим, который в равной степени применяется ко всем видам транспорта при перевозке грузов "от двери до двери";*

*б) **комплексная система** – аналогичная системе, указанной в подпункте (а) выше, однако при включении оговорки о том, что единообразная система перестает действовать в том случае, если к наземному этапу договора о морской перевозке грузов применяется международная конвенция и если утрата или повреждение груза произошли исключительно в ходе наземной перевозки;*

Глава 4 – заключительные положения и оговорки, включая положение о **прямо выраженных оговорках** в отношении:

- **Главы 2** для тех договаривающихся государств, которые пожелают применять новый документ в отношении смешанной перевозки грузов (режим "от двери до двери"); или

- **Главы 3** для тех государств, которые пожелают применять новый документ только в отношении морской перевозки грузов (режим "от порта до порта").

Комментарий

Этот более сложный вариант предназначен для того, чтобы:

а) сделать важный шаг в деле унификации международного права в области перевозки грузов на основе включения, соответственно, в главу 2 и 3 подходов, предусматривающих как перевозку "от порта до порта", так и "от двери до двери". Фактически в одном документе будут содержаться две отдельные конвенции, в каждой из которых будут содержаться положения, являющиеся общими для обеих глав. В этом случае будет предельно ясно, какие из договаривающихся государств присоединились к морскому режиму в соответствии с главой 2 и какие присоединились к режиму смешанных перевозок в соответствии с главой 3.

б) расширить перспективы обеспечения долгосрочного единообразия правового регулирования благодаря тому, что государства, присоединившиеся только к главе 2, могут присоединиться и к главе 3, сняв свою оговорку на более позднем этапе. Именно в этом, возможно, заключается ключевое различие между вариантом 3 и вариантом 1, согласно которому снятие оговорки может быть осложнено различными политическими соображениями, которые могут потребовать принятия решения о том, следует ли принимать ту или иную международную конвенцию по наземным перевозкам, с тем чтобы обеспечить применение статьи 4.2.1. Кроме того, хотя такие конвенции носят в основном региональный характер и их число ограничено, предсказать, будут ли в будущем приняты другие региональные конвенции, невозможно. По всей вероятности, они не будут единообразными, и, таким образом, их включение в документ в силу статьи 4.2.1 не будет способствовать обеспечению единообразия международного регулирования в области перевозки грузов.

11. Если будет решено предусмотреть в главе 3 "комплексную систему", то в этом случае морской режим, устанавливаемый в этой главе, будет, предположительно, аналогичен режиму главы 2, что позволило бы обеспечить максимально возможное единообразие правового регулирования применительно к морскому сегменту. В рамках такого сценария можно было бы следующим образом упростить **вариант 3**:

Глава 1 – определения и все положения, являющиеся общими для глав 2, 3 и 4;

Глава 2 – положения, регулирующие **морскую** перевозку грузов (т.е. "от порта до порта");

Глава 3 – положения, регулирующие **другие** виды перевозки грузов до или после морского сегмента (т.е. "от двери до двери");

Глава 4 – заключительные статьи и оговорки, включая положение о **прямо выраженных оговорках в отношении главы 3** для тех договаривающихся

государств, которые пожелают применять новый документ только в отношении морской перевозки грузов (т.е. только "от порта до порта").

Резюме

12. В настоящем документе поднимаются вопросы, которые выходят за рамки концептуального документа, что является единственной целью его представления Рабочей группе. Мы выражаем надежду, что он тем не менее будет полезен при обслуживании различных принципиальных вариантов, которые рассматривает Рабочая группа, и что он будет способствовать проведению обсуждений на предстоящей или следующей сессии весной 2003 года, целью которых является формирование консенсуса на основе курса, пользующегося максимально широкой поддержкой и на деле ведущего к достижению главной цели – устранению множественности режимов ответственности в области морской перевозки грузов.