



## Генеральная Ассамблея

Distr.: Limited  
13 December 2002

Russian  
Original: English

---

### Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли

Рабочая группа III (Транспортное право)

Одиннадцатая сессия

Нью-Йорк, 24 марта – 4 апреля 2003 года

### Транспортное право: подготовка проекта документа о [морской] перевозке грузов

#### Предложение Швеции

#### Записка Секретариата

В рамках подготовки к одиннадцатой 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 Швеции 14 ноября 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.



## Приложение

### Предложение Швеции о регулировании поставок "от двери до двери"

#### 1. Общие замечания

Швеция приветствует инициативу ЮНСИТРАЛ по содействию унификации международного морского права. Мы выражаем также благодарность Международному морскому комитету (ММК) за огромный вклад в эту работу.

На десятой сессии Рабочей группы III по транспортному праву, проходившей в Вене, Австрия, 16–20 сентября 2002 года, было принято решение о том, что аспекты проекта документа по морскому транспорту, касающиеся смешанных перевозок, будут рассмотрены в ходе одиннадцатой сессии в Нью-Йорке, США, весной 2003 года. Секретариат предложил также государствам представить документы по вопросам смешанных перевозок в течение осени 2002 года. Настоящее предложение Швеции представляется в ответ на эту просьбу. Если впоследствии будет решено, что проект документа будет охватывать перевозки "от двери до двери", то Швеция предлагает изменить текст документа, содержащийся в документе A/CN.9/WG.III/WP.21, следующим образом (изменения и комментарии выделены курсивом).

#### 2. Сфера применения

##### Статья 3.1

3.1 С учетом положений статьи 3.3.1 положения настоящего документа применяются в отношении всех договоров *морской перевозки грузов*, в соответствии с которыми место получения и место сдачи груза расположены в различных государствах, если

а) место получения [или порт погрузки], упомянутое либо в договоре перевозки, либо в договорных условиях, расположено в одном из Договаривающихся государств или

б) место сдачи [или порт разгрузки], указанные либо в договоре перевозки, либо в договорных условиях, расположено в одном из Договаривающихся государств, или

с) [фактическое место сдачи является одним из возможных мест сдачи, указанных либо в договоре перевозки, либо в договорных условиях, и это место расположено в одном из Договаривающихся государств, или]

д) [договор перевозки заключен в одном из Договаривающихся государств или в договорных условиях указано, что транспортный документ или электронная запись составлены в одном из Договаривающихся государств, или]

е) в договоре перевозки предусматривается, что к нему применяются положения настоящего документа или законодательство любого государства, вводящее их в действие.

*С учетом положений статьи 4.2.1 положения настоящего документа применяются также в отношении перевозки по внутренним водным путям до и*

после морского рейса, а также в отношении дорожной или железнодорожной перевозки от места получения до порта погрузки и от порта разгрузки до места сдачи, если груз в ходе морского рейса был разгружен со средств транспорта, при помощи которых был исполнен внутренний сегмент перевозки.

### **Комментарий**

В первом пункте указывается, что документ применяется в отношении договоров морской перевозки грузов, а не в отношении договоров перевозки. Это указывается также в пункте 2, в котором предусматривается, что документ не применяется в отношении вспомогательных средств транспорта, если груз погружен на грузовики или в железнодорожные вагоны в ходе морского рейса. Основополагающая идея в данном случае состоит в том, чтобы четко указать, что договор должен касаться морской перевозки груза, а не перевозки дорожным или железнодорожным транспортом. В противном случае существует риск возникновения коллизии между, с одной стороны, статьей 2 Конвенции КДПГ и статьей 48 Правил МГК и, с другой стороны, предлагаемым документом. Если оператор парома соглашается перевезти груз, например, от Лидса в Великобритании до Стокгольма в Швеции через порт Гётеборга и груз погружен на грузовики в течение морского рейса, то согласно статье 3.1 в ее существующем виде возникает неопределенность по вопросу о том, следует ли рассматривать данный договор в качестве договора морской перевозки с использованием вспомогательных средств транспорта в соответствии с настоящим документом или же в качестве договора дорожной перевозки в соответствии с Конвенцией КДПГ. В связи с этим важно отметить также, что, возможно, потребуется пересмотреть определение, содержащееся в статье 1.5.

### **Подпункт 4.2.1 Перевозка до и после морской перевозки**

Если было установлено, что требование предьявляется в результате утраты или повреждения груза или задержки, возникшей исключительно в течение любого из следующих периодов:

- а) с момента получения груза перевозчиком или исполняющей стороной до момента выгрузки груза в морском порту погрузки со средств транспорта, при помощи которых был исполнен наземный сегмент перевозки;
- б) с момента погрузки груза в морском порту разгрузки на средства транспорта, при помощи которых исполняется наземный сегмент перевозки до момента его сдачи грузополучателю;

и в момент возникновения такой утраты, повреждения или задержки действует международная конвенция или национальное законодательство, которые в силу своих положений применяются в отношении всех или любых действий перевозчика в соответствии с договором перевозки в течение такого периода, и которые не могут быть отменены на основании частного договора либо вообще, либо в ущерб грузоотправителю по договору, такие положения, если они носят обязательный характер, имеют преобладающую силу по сравнению с положениями настоящего документа.

Статью 4.2.2 следует исключить.

### **Комментарий**

Слова "или вследствие" указывают на то, что утрата, повреждение или задержка в сдаче не обязательно должны возникать в течение периодов, указанных в подпунктах (a) и (b). Достаточно того, что они зависят исключительно от того, что произошло в течение этих периодов. Примером в связи с этим может служить перевозка замороженных продуктов в грузовике до порта при чрезмерно высокой температуре. В результате продукты начинают портиться, однако это не обнаруживается до погрузки груза на борт судна. В такой ситуации ответственность регулируется в соответствии с режимом ответственности для дорожной перевозки груза.

В подпунктах (a) и (b) формулировки "до момента его погрузки на судно" и "с момента его выгрузки с судна" были заменены словами "до момента выгрузки с другого средства транспорта" и "с момента погрузки груза на другое средство транспорта", с тем чтобы конкретно указать, что данный документ не только применим в ходе погрузки и разгрузки морского судна, но также и в период складирования груза на терминале морского порта. В то же время данный документ не применяется в отношении погрузки или разгрузки других средств транспорта, если такие средства транспорта подпадают под действие какого-либо международного или национального режима, имеющего обязательную силу. Основанием для использования подобной формулировки является тот факт, что императивные международные и национальные правила, касающиеся по меньшей мере перевозки груза средствами внутреннего транспорта, подлежат применению с момента погрузки груза на грузовик или в железнодорожный вагон до момента завершения выгрузки груза с этих средств транспорта. В представленном предложении слова "морской порт" используются для указания на то, что данный документ не применяется, если существуют международные или национальные императивные положения, которые регулируют перевозки по внутренним водным путям, т.е. использование вспомогательных средств транспорта при перевозке до и от порта, расположенного на внутренних водных путях.

В соответствии с данным предложением все положения таких императивных правил будут иметь преобладающую силу по сравнению с данным документом. В тексте, содержащемся в документе WP.21, предписывается, что только конкретные положения об ответственности перевозчика, ограничении ответственности и сроках подачи исков имеют преобладающую силу по сравнению с данным документом. Тем не менее в результате этого согласно тексту в документе WP.21 содержащиеся, например, в Конвенции КДПГ императивные положения об оговорках в данном случае исключаются, и это будет представлять собой нарушение Конвенции. Поэтому существующий текст необходимо изменить в этом отношении. С учетом того факта, что национальное законодательство будет иметь преобладающую силу по сравнению с данным документом, статью 4.2.2 следует исключить.

Предлагаемый текст позволяет также обеспечить соответствие в рамках последовательной цепочки перевозчиков. Перевозчик, выступающий субподрядчиком, не сможет, например, прятаться за перевозчиком по договору. Если, например, груз перевозится морем из США в порт в Швеции, а затем транспортируется по железной дороге из порта в какой-либо другой город,

*железнодорожный перевозчик может согласно существующему тексту документа укрываться за морским перевозчиком. В соответствии с имеющим обязательную силу законодательством Швеции о железнодорожных перевозках грузоотправитель по договору имеет право на получение компенсации в размере 150 шведских крон за килограмм утраченного груза, если имеет место полная утрата. Тем не менее если американский грузоотправитель по договору предъявит иск перевозчику по договору, т.е. американской судоходной компании, – что для него гораздо дешевле и удобней, чем предъявлять иск шведской железнодорожной компании, – то он получил только 2 СДР за килограмм (т.е. около 30 шведских крон). После этого американская судоходная компания сможет предъявить иск железнодорожной компании на возмещение только 2 СДР за килограмм груза.*

### **3. Исчисление возмещения**

6.2.1 Если перевозчик несет ответственность за утрату или повреждение груза, сумма подлежащего выплате возмещения исчисляется по ценам на такой груз, существующим в месте и в момент получения груза в соответствии с договором перевозки. *Помимо этого перевозчик возмещает сумму фрахта, таможенных пошлин и других расходов, понесенных в связи с перевозкой.*

6.2.2 Стоимость груза определяется на основе биржевой цены или, при ее отсутствии, на основе рыночной цены, либо, при отсутствии и биржевой, и рыночной цены, на основе обычных цен на грузы такого же рода и качества в месте их получения.

6.2.3 В случае утраты или повреждения груза и с учетом положений статьи 6.4 перевозчик не несет ответственности за выплату какого-либо возмещения сверх того, что предусмотрено в статьях 6.2.1 и 6.2.2.

#### **Комментарий**

*В предлагаемом тексте место исчисления возмещения и определения стоимости груза изменено с места сдачи на место получения. В результате этого предусматривается также, что перевозчик возмещает сумму фрахта, таможенных пошлин и других расходов, понесенных в связи с перевозкой, т.е. суммы, которые обычно включаются в рыночную цену в месте сдачи груза. Замена места сдачи груза местом его получения произведена для того, чтобы обеспечить соответствие документа статье 23 Конвенции КДПГ и статье 40 правил МГК. В противном случае исчисление стоимости груза будет проводиться различным образом в зависимости от того, в течение какого этапа – внутреннего этапа или морского этапа – возникло повреждение груза. Тем не менее в связи с этим необходимо также пересмотреть положения о фрахте, содержащиеся в главе 9 документа.*

6.7.1 С учетом положений статьи 6.4.2 ответственность перевозчика за утрату или повреждение груза или в связи с грузом ограничивается [...] расчетными единицами за место или другую единицу отгрузки или [...] расчетными единицами за один килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза в зависимости от того, какая сумма выше, за исключением случаев, когда характер и стоимость груза были заявлены грузоотправителем по договору до отгрузки и включены в условия контракта, [или если перевозчик или

грузоотправитель по договору согласовали более высокую сумму по сравнению с суммой ограничения ответственности, указанной в настоящей статье].

*### Независимо от положений подпункта 6.7.1, если перевозчик не может установить, возникла ли утрата или повреждение груза в течение морской перевозки или в течение перевозки, предшествовавшей морской перевозке или следующей после нее, применяется наиболее высокий предел ответственности, предусмотренный в имеющих обязательную силу международных и национальных положениях, которые регулируют различные этапы перевозки.*

#### **Комментарий**

*В дополнение к подпункту 6.7.1, в котором предусматривается, что ответственность ограничивается определенным количеством расчетных единиц за место в отношении утраты и повреждения, которые возникли в ходе морского рейса, в тексте документа необходимо установить предельный уровень, который будет применяться в соответствии со статьей 6.7.1. Даже если точный уровень не согласован, такой уровень, вероятно, будет довольно низким (в настоящее время он составляет 667 СДР за место или 2 СДР за килограмм) по сравнению с другими средствами транспорта. Причина довольно низкого уровня в отношении утраты или повреждения в ходе морского рейса, возможно, заключается в том, что в случае полной утраты перевозчик или его ассоциация взаимного страхования вынуждены будут выплатить в итоге довольно большое возмещение. Тем не менее такая причина лишена смысла в ситуации, когда повреждение не локализовано. В данном случае повреждение груза обычно обнаруживается в месте получения, а это означает, что повреждена только незначительная часть груза. В отношении нелокализованного повреждения, т.е. утраты или повреждения в тех случаях, когда невозможно установить, возникли ли они в ходе морского рейса или в течение перевозки вспомогательными средствами транспорта желательно, как представляется, защитить грузоотправителя по договору/грузополучателя, предусмотрев, что перевозчик имеет право воспользоваться наиболее высоким уровнем ограничения (в соответствии с Конвенцией КДПГ – 8,33 СДР, в соответствии с правилами МГК – 17 СДР), предусмотренным в национальных или международных режимах ответственности, которые имеют обязательную силу и которые распространяются на такие перевозки.*