



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 Италии

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 Италии 25 октября 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 Италии о применении документа в отношении перевозки "от двери до двери"

1. Первый вопрос, который следует рассмотреть, заключается в том, насколько правомерно подходить к решению проблемы выбора между документом, касающимся перевозки "от двери до двери", и документом, касающимся перевозки "от порта до порта", если исходить из того, что они действительно представляют собой два альтернативных варианта. Такой подход был бы правомерен, если можно было бы ожидать, что документ "от порта до порта" также получит поддержку представителей отрасли. Тем не менее, как представляется, это не соответствует действительности, и некоторые секторы отрасли (например, судовладельцы, ассоциации взаимного страхования, страховщики), возможно, будут готовы отказаться от надежных положений такой испытанной, хотя и устаревшей системы, как Гаагско-Висбийские правила, только в том случае, если новый документ действительно обеспечит решение реальных вопросов в области современных перевозок. Реальность же заключается в том, что приходится иметь дело с контейнерными перевозками "от двери до двери".

Таким образом, необходимо принять свод норм, которые будут применяться во взаимоотношениях между грузоотправителем по договору и перевозчиком на протяжении всего процесса перевозки "от двери до двери", с тем чтобы обеспечить определенность относительно тех норм, которые будут применяться в отношении договора.

Видом перевозки, в отношении которого требуются такие нормы, является морская перевозка контейнеров, которой предшествует и/или за которой следует перевозка дорожным и/или железнодорожным транспортом, от двери грузоотправителя по договору до двери грузополучателя. Поэтому такой вид перевозки представляет собой особую категорию смешанной перевозки.

Идеальным решением мог бы стать единообразный свод норм, применимых на протяжении всей перевозки, а не определенная сетевая система, даже имеющая ограниченную сферу применения, поскольку сетевая система порождает неопределенность. В то же время такой документ должен применяться только в отношении договора между грузоотправителем по договору и перевозчиком, в то время как любые возможные иски перевозчика против исполняющего перевозчика должны по-прежнему регулироваться конкретными нормами, применимыми в отношении конкретного вида транспорта, будь то морской, дорожный или железнодорожный транспорт. Данный документ не должен также применяться в отношении требований грузоотправителя по договору, предъявляемых исполняющему перевозчику, поскольку это породит неопределенность, хотя и в несколько ином контексте: в таком случае неопределенность будет возникать для исполняющего перевозчика, который зачастую даже не будет знать, какие нормы применяются в отношении договора между перевозчиком по договору и грузоотправителем, т.е. договора, стороной которого он не является.

Кроме того, применение данного документа в отношении требований грузоотправителя по договору к исполняющему перевозчику может привести к возникновению коллизии между данным документом и транспортной конвенцией, применимой в отношении перевозки, осуществляемой исполняющим перевозчиком. Это означает, что необходимо ограничить определение понятий ""исполняющая сторона" только теми лицами, которые не являются исполняющими перевозчиками, и добавить определение понятия "исполняющий перевозчик".

Вышеуказанные изменения можно внести, добавив в существующее определение после слов "исполняющая сторона" означает любое лицо помимо перевозчика" слова "и исполняющего перевозчика (перевозчиков)", а также добавив следующее новое определение:

"Исполняющий перевозчик" означает лицо, которое по просьбе перевозчика исполняет полностью или частично перевозку груза либо морским путем, либо при помощи [другого вида транспорта] [дорожного или железнодорожного транспорта].

В то же время, чтобы избежать возможных исков грузоотправителя по договору против исполняющего перевозчика на основании деликтной ответственности, следует предусмотреть, что иск грузоотправителя по договору против исполняющего перевозчика регулируется правилами, подлежащими применению в том случае, если бы иск против исполняющего перевозчика был возбужден перевозчиком. Если такой принцип будет принят, то, несомненно, необходимо будет определить, какой юридический метод может быть использован для достижения такого результата: например, переход к грузоотправителю в порядке суброгации в силу закона прав перевозчика в отношении исполняющего перевозчика.

2. Тем не менее, для того чтобы установить, является ли такой план практически осуществимым, необходимо определить, будут ли положения конвенций, применимых в отношении различных видов транспорта, помимо морского транспорта, непосредственно применимы в отношении рассматриваемой перевозки "от двери до двери", что повлечет за собой применение статьи 30 Венской конвенции о праве договоров. Такая проблема главным образом, а возможно, и исключительно возникает в Европе, где уже действуют конвенции, применимые в отношении дорожного транспорта (КДПГ¹), железнодорожного транспорта (КМЖП–МГК²) и по внутренним водным путям (КПГВ³).

¹ Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов 1956 года с поправками, внесенными Протоколом.

² Единые правила, касающиеся договора международной перевозки грузов железнодорожным транспортом, добавление к Конвенции о международной перевозке грузов железнодорожным транспортом с поправками, внесенными в нее протоколом об изменениях 1999 года.

³ Будапештская конвенция о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям 2001 года.

2.1 КДПГ

В статье 1 КДПГ предусматривается, что Конвенция применяется ко всякому договору перевозки грузов за вознаграждение посредством автомобилей, когда указанные в договоре место принятия к перевозке груза и место, предусмотренное для сдачи груза, находятся на территории двух различных стран, из которых по крайней мере одна является участвующей в Конвенции.

Поэтому представляется, что договор перевозки "от двери до двери", подобный договору, на который содержится ссылка в статье 4.2.1 проекта документа, не будет подпадать под действие КДПГ, во-первых, поскольку он не является "договором дорожной перевозки грузов" и, во-вторых, поскольку место принятия к перевозке груза и место, предусмотренное для сдачи груза, не связаны с конкретным договором дорожной перевозки, а скорее связаны с договором перевозки "от двери до двери": принятие груза к перевозке фактически происходит в том месте и в тот момент, когда перевозчик (или исполняющий перевозчик) принимает груз, а сдача груза происходит в тот момент и в том месте, где перевозчик (или исполняющий перевозчик) сдает груз грузополучателю. Если существуют два этапа дорожной перевозки: один до, а второй после этапа морской перевозки, – принятие груза к перевозке и сдача груза не связаны с одним и тем же этапом дорожной перевозки, а если существует только один этап дорожной перевозки, например до этапа морской перевозки, то сдача груза вообще не связана с дорожной перевозкой.

Содержащуюся в статье 1(1) КДПГ ссылку на место принятия груза к перевозке и место, предусмотренное для сдачи груза, нельзя рассматривать также в качестве ссылки на места, которые указаны в договоре для принятия и сдачи груза перевозчиком, выступающим в качестве международного дорожного перевозчика. Фактически после дорожной перевозки следует морская перевозка, и в конце дорожной перевозки не происходит сдача груза, поскольку груз по-прежнему остается на попечении перевозчика до его сдачи грузополучателю в месте конечного назначения. В случае договора перевозки "от двери до двери" между Цюрихом и Нью-Йорком через Геную, Геную нельзя квалифицировать в качестве места сдачи груза в соответствии с договором. Она будет являться местом сдачи груза только по договору между перевозчиком и исполняющим перевозчиком, который исполнил дорожную перевозку. Поэтому, хотя такой договор будет подпадать под действие КДПГ, договор о перевозке "от двери до двери" не будет подпадать под действие этой конвенции.

Следовательно, КДПГ будет применяться в отношении договора дорожной перевозки между перевозчиком и исполняющим перевозчиком, если выполняются условия, предусмотренные в статье 1. Она будет применяться также в отношении требований грузоотправителя по договору или грузополучателя к дорожному перевозчику.

2.2 МГК

Если КДПГ применяется в отношении любого лица, которое обязуется перевезти груз дорожным транспортом, независимо от того, была ли выдана транспортная накладная, МГК, согласно действующему в настоящее время варианту 1980 года, применяется только в отношении договоров перевозки,

заключенных железнодорожными перевозчиками, при наличии сквозной транспортной накладной (статья 1). Поэтому эти положения не применяются в отношении договора перевозки, охваченного в проекте документа, и, следовательно, возникновение коллизий не представляется возможным. Требования перевозчика против железной дороги в отношении утраты, повреждения и задержки в сдаче груза, возникших в ходе железнодорожной перевозки, будут регулироваться положениями МГК.

В то же время в варианте МГК 1999 года предусматривается (статья 6 § 2), аналогично КДПГ (статья 4), что отсутствие, несоответствие или утрата транспортной накладной не влияют на существование или действительность договора, который будет по-прежнему регулироваться МГК. Поэтому необходимо установить, будет ли МГК, согласно варианту 1999 года, применяться в отношении договора перевозки "от двери до двери", охватываемого проектом документа, если один из этапов перевозки осуществляется по железной дороге между местами, расположенными в двух различных государствах, являющихся участниками КМЖП. Соответствующим положением МГК является статья 1 § 4, в которой предусматривается следующее:

Если международные перевозки, являющиеся предметом единого договора перевозки, предусматривают морскую перевозку или трансграничную перевозку по внутренним водным путям в дополнение к перевозке железнодорожным транспортом, настоящие Единообразные правила применяются, если морская перевозка или перевозка по внутренним водным путям исполняется в рамках услуг, включенных в перечень услуг, предусмотренный в статье 24 § 1 Конвенции.

Как указано выше, первое условие, таким образом, состоит в том, чтобы морская перевозка являлась "дополнением" к перевозке железнодорожным транспортом. Эти условия, как представляется, выполняются в том случае, если договор заключается между грузоотправителем и железнодорожной компанией, и поэтому МГК не подлежит применению, если договаривающимся перевозчиком не выступает железная дорога. Таким образом, коллизия между проектом документа и МГК возможна только в том случае, если "первозчиком", как он определяется в статье 1.1 проекта документа, выступает железная дорога.

Так или иначе, даже в таком маловероятном случае необходимо, чтобы морская перевозка была включена в перечень услуг, предусмотренный в статье 24 § 1 КМЖП.

2.3 КПГВ

Перевозка различными видами транспорта и особенно по внутренним водным путям, а также морем регулируется только в том случае, если она производится на одном и том же судне без перегрузки. В статье 2.2 предусматривается, что в таком случае КПГВ подлежит применению, если не был выдан "морской коносамент" или если дистанция морской перевозки не превышает дистанции перевозки по внутренним водным путям. Поэтому, поскольку обычно выполняются оба вышеупомянутые условия, КПГВ не подлежит применению. Случай, связанный с договором морской перевозки и перевозки по внутренним водным путям с перегрузкой груза с морского судна на

речное судно или наоборот, не рассматривается. Такой договор, как представляется, не охватывается определением "договора перевозки" в статье 1(1) КПГВ, в котором содержится ссылка на договор, в соответствии с которым перевозчик обязуется перевезти груз по внутренним водным путям. Если такой подход является правильным, то КПГВ будет применяться только в отношении между лицом, заключившим договор перевозки "от двери до двери", и перевозчиком, который исполнял перевозку по внутренним водным путям.

Потому, как представляется, если отдельные этапы перевозки "от двери до двери" подпадают под действие международной конвенции или права, применимого в отношении каждого такого вида перевозки, применение будущего документа в отношении глобальной перевозки "от двери до двери" не приведет к возникновению какой-либо коллизии.

3. Таким образом, статья 4.2.1 окажется ненужной, и текст проекта документа, несомненно, необходимо будет пересмотреть с учетом его применения в отношении различных видов транспорта, с тем чтобы определить положения, применимые в отношении всех видов транспорта, а также положения, которые напротив применимы только в отношении морской перевозки.

Статью 6.3.3 можно было бы заменить следующими положениями:

6.3.3-А. Иск перевозчика против исполняющего перевозчика, а также любой иск против исполняющего перевозчика, предъявляемый лицом, уполномоченным предъявлять требования в отношении утраты, повреждения или задержки в сдаче груза, регулируются международной конвенцией или национальным законодательством, применимым в отношении договора между перевозчиком и исполняющим перевозчиком.

6.3.3-В. Если иск предъявляется служащим или агентам перевозчикам или исполняющей стороны, такие служащие или агенты имеют право воспользоваться средствами правовой защиты и ограничениями ответственности, которыми может воспользоваться перевозчик в соответствии с настоящим документом, если они доказывают, что они действовали в пределах своего договора, служебных обязанностей или агентских функций.

6.3.3-С. Если иск предъявляется служащим или агентам исполняющего перевозчика, такие служащие или агенты имеют право воспользоваться средствами правовой защиты и ограничениями ответственности, которыми может воспользоваться исполняющий перевозчик в соответствии с применимой международной конвенцией или национальным законодательством, если они доказывают, что они действовали в пределах своего договора, служебных обязанностей или агентских функций.

Статью 6.3.4 можно было бы изменить следующим образом:

6.3.4. Если ответственность за утрату, повреждение или задержку в сдаче груза несут более одного лица, их ответственность является солидарной, однако совокупная ответственность таких лиц не должна превышать общих пределов ответственности в соответствии с настоящим документом или в соответствии с применимой международной конвенцией или национальным законодательством, в зависимости от того, где предусматривается наибольшая ответственность.