



Генеральная Ассамблея

Distr.: Limited
27 January 2006

Russian
Original: English

**Комиссия Организации Объединенных Наций
по праву международной торговли**
Рабочая группа III (Транспортное право)
Семнадцатая сессия
Вена, 3–13 апреля 2006 года

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

Предложение Японии в отношении сферы применения

Записка Секретариата

В ходе подготовки к семнадцатой сессии Рабочей группы III (Транспортное право) правительство Японии представило текст предложения, касающегося положений о сфере применения, содержащихся в проекте конвенции о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов, для рассмотрения Рабочей группой. Текст этого предложения воспроизводится в качестве приложения к настоящей записке в той форме, в какой он был получен Секретариатом.



Приложение

Введение

1. Проект статьи 8(1)(с) предусматривает, что данный проект конвенции применяется к международным договорам перевозки, если *"договор перевозки предусматривает, что он регулируется настоящей Конвенцией или законодательством любого государства, вводящим ее в действие"*.

2. Эта статья обсуждалась на пятнадцатой сессии Рабочей группы, и мнения разделились по вопросу о том, следует ли ее сохранить или исключить. Аргументы в пользу сохранения этого положения обуславливаются следующими основаниями: такое же правило содержится в статье 10(с) Гаагско–Висбийских правил, которая расширяет применение единообразного правила, особенно в отношении транзитных перевозчиков, которые перевозят груз через государства, не являющиеся участниками Конвенции (см. A/CN.9/576, пункт 61). Делегация Японии полагает, что вышеупомянутый аргумент в пользу сохранения этого положения не является убедительным с учетом различия между проектом конвенции и Гаагско–Висбийскими правилами и что это положение может привести к возникновению ряда правовых трудностей, если оно будет включено.

Исходная информация

3. Проект статьи 8(1)(с) происходит из статьи 10(с) Гаагско–Висбийских правил, которая была скопирована в Гамбургских правилах. Следует отметить, что аналогичное правило невозможно найти в других действующих транспортных конвенциях. Поскольку это положение носит исключительный и уникальный характер, было бы полезным знать, каким образом разрабатывалась Висбийская поправка, которая впервые включила такое правило, с тем чтобы оценить необходимость сохранения проекта статьи 8(1)(с). Вполне может обнаружиться, что проект статьи 8(1)(с) расширит сферу применения проекта конвенции далеко за пределы того, что предполагалось Висбийской поправкой.

4. Первоначальное Гаагское правило имело весьма ограниченную сферу применения: оно применялось только к коносаментам, выданным в любом из договаривающихся государств. В результате Гаагские правила необязательно применяются, например, даже в таком случае, когда перевозка осуществляется в договаривающееся государство (коносаменты выдаются в недоговаривающемся государстве), и законодательством, выбранным сторонами, является законодательство договаривающихся государств. В ходе процесса разработки Висбийской поправки было признано, что сферу применения следует расширить, с тем чтобы исключить такое недостаточное применение.

5. На заключительной стадии Дипломатической конференции по Висбийской поправке были внесены два коллидирующих предложения следующего содержания:

- 1) Положения настоящей Конвенции применяются к любому коносаменту, касающемуся перевозки груза между портами в двух разных государствах, если: а) этот коносамент выдается в Договаривающемся государстве или б) перевозка осуществляется из порта в договаривающемся государстве, или с) содержащийся в этом коносаменте или удостоверяемый

им договор предусматривает, что правила настоящей Конвенции или законодательство любого государства, вводящее ее в действие, регулируют данный договор независимо от национальности судна, перевозчика, грузоотправителя по договору, грузополучателя или любого другого заинтересованного лица.

2) Положения настоящей Конвенции применяются к любому коносаменту, касающемуся перевозки груза из одного государства в другое государство, причем согласно такому коносаменту порт погрузки, порт разгрузки или один из факультативных портов разгрузки находится в Государстве – участнике Конвенции независимо от законодательства, регулирующего такой коносамент, и независимо от национальности судна, перевозчика, грузоотправителя по договору, грузополучателя или любого другого заинтересованного лица.

6. На 6-м пленарном заседании 21 февраля 1968 года в результате голосования было принято предложение 1 (см. The Travaux Préparatoires of the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading of 25 August 25, 1924, the Hague Rules and of the Protocols of 23 February 1968 and 21 December 1979, the Hague-Visby Rules, CMI, 1997, pp.714–741).

7. Следует отметить, что на Висбийской конференции выбор заключался в том, расширять ли охват на 1) вывозную перевозку и договоры, регулируемые законодательством договаривающегося государства (в дополнение к коносаменту, выданному в договаривающемся государстве, который уже охватывается Гаагскими правилами), или 2) на и ввозную, и вывозную перевозку. Никто не преследовал цель применения Конвенции к такой перевозке из недоговаривающегося государства в недоговаривающееся государство, как предположили делегаты, которые поддерживают сохранение статьи 8 (1) (с) нынешнего проекта конвенции.

8. Можно утверждать, что более широкое применение проекта конвенции всегда является желательным и что нет оснований возражать против дальнейшего расширения, какой бы ни была цель Висбийской поправки. Это верно только в таком случае, если такого рода расширение не дает обратного результата. К сожалению, оно породило бы излишние трудности.

Различные трудности, сопряженные со статьей 8 (1) (с)

9. Ряд делегатов выразили озабоченность в связи с проектом статьи 8 (1) (с). Эта озабоченность обусловливается в том числе следующим:

1) во-первых, следует отметить, что не существует общего понимания характера статьи 10 (с) Гаагско–Висбийских правил. В некоторых правовых системах это положение понимается как правило о выборе законодательства, которое позволяет применять Конвенцию в силу закона. В других правовых системах считается, что это положение всего лишь подтверждает практику "материально–правового включения", которая касается добровольного включения сторонами договора положений Конвенции в свой договор (известных как "превалирующие положения"). Характер этого положения часто рассматривается в связи с обсуждением таких вопросов, как вопрос о том, применяется ли Конвенция непосредственно без учета правил о выборе законодательства,

действующих в месте суда. В случае сохранения проекта статьи 8 (с) будет продолжена и эта дискуссия.

2) Кроме того, в отличие от Гаагско–Висбийских правил, данный проект конвенции включает в главы, касающиеся юрисдикции и арбитражного разбирательства, многие положения, которые квалифицируются как процессуальные нормы. Эти положения также являются применимыми, когда стороны соглашаются в том, что проект конвенции регулирует их договор, если проект статьи 8 (1) (с) будет сохранен. Это представляет собой весьма странное отклонение от общепризнанного правила, согласно которому процессуальные вопросы регулируются *lex fori*.

3) Применение проекта конвенции к морской исполняющей стороне будет сопряжено с дополнительными сложностями. Предположим, что перевозчик (перевозчик, не эксплуатирующий судно) осуществляет перевозку из недоговаривающегося государства в недоговаривающееся государство, а морская исполняющая сторона (морской перевозчик) фактически перевозит груз по морю. Далее предположим, что этот перевозчик и грузоотправитель по договору соглашаются в том, что данный проект конвенции или законодательство любого государства, вводящее ее в действие, регулирует их договор. В случае сохранения проекта статьи 8 (1) (с) будет применяться проект конвенции с учетом вышеизложенной гипотезы, и морская исполняющая сторона будет охватываться этим проектом конвенции. Этот результат является сомнительным, поскольку морская исполняющая сторона, которая выполняет свои обязанности во время перевозки между недоговаривающимися государствами, является объектом действия правил проекта конвенции, включая возможность прямого иска со стороны заинтересованных грузоотправителей всего лишь потому, что перевозчик согласился применять проект конвенции.

4) И наконец, было также отмечено, что проект статьи 8 (1) (с) даст сторонам возможность избегать обязательного регулирования или даже учета публичного порядка договаривающегося государства, когда они решают применять проект конвенции к таким договорам, какие в противном случае были бы предметом регулирования законодательством этих договаривающихся государств. Хотя это и не вызывает особой озабоченности у делегации Японии, было подчеркнуто, что статья 10 (с) Гаагско–Висбийских правил создавала в некоторых странах трудности на конституционном уровне (см. A/CN.9/576, пункт 61).

10. С учетом вышеуказанных трудностей нельзя с легкостью утверждать, что проект статьи 8 (1) (с) является желательным просто потому, что он предусматривает расширение применения проекта конвенции. Статья 8 (1) (а) и (б) нынешнего проекта конвенции уже предусматривает достаточно широкую географическую сферу применения по сравнению с Гаагско–Висбийскими правилами, и нет необходимости расширять ее и дальше.

Вывод

11. С учетом вышеизложенных причин делегация Японии предлагает исключить проект статьи 8 (1) (с).