



Генеральная Ассамблея

Distr.: Limited
14 September 2007

Russian
Original: English

Комиссия Организации Объединенных Наций

по праву международной торговли

Рабочая группа III (Транспортное право)

Двадцатая сессия

Вена, 15-25 октября 2007 года

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

Замечания неправительственных организаций

Записка Секретариата*

В рамках подготовки к двадцатой сессии Рабочей группы III (Транспортное право) Международная федерация транспортно-экспедиторских ассоциаций (ФИАТА) и Международная ассоциация смешанных перевозок (МАСП) представили Секретариату содержащиеся в приложении замечания по проекту конвенции о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов.

Этот документ, содержащийся в приложении, воспроизводится в той форме, в какой он был получен Секретариатом.

* Представление данного документа с задержкой обусловлено датой направления предложений Секретариату.



Приложение

Замечания Международной Федерации транспортно-экспедиторских ассоциаций (ФИАТА) – сфера применения проекта конвенции

1. Транспортным экспедиторам необходимо знать, в какой степени обязательные правовые режимы становятся применимыми, если они действуют в качестве договорных перевозчиков. В данный момент это не вызывает каких-либо серьезных трудностей, но ситуация существенно изменится в случае любого распространения действия обсуждаемой конвенции о морской перевозке на перевозки "от двери до двери".

2. Это объясняет, почему ФИАТА, как было заявлено ранее, возражает против такого распространения, которое, по ее мнению, приведет к путанице в отношении требуемого транспортного документа и применимых норм ответственности. В частности, полагается неуместным применять морскую ответственность к случаям, когда потребители ожидают применения традиционной ответственности за автодорожную и/или железнодорожную, и/или воздушную перевозку. Например, в случае договора перевозки из северной Скандинавии в южную Италию смешанным автомобильным и/или железнодорожным транспортом с коротким этапом морской перевозки на пароме до Германии или перевозки из Польши в Японию по транссибирской железной дороге до Владивостока с морской перевозкой из этого города в Японию представляется нелогичным применять рассматриваемую конвенцию.

3. В случае любого распространения действия предполагаемой конвенции на перевозки иные, нежели морские перевозки, необходимо определить четкие пределы применимости, с тем чтобы рассматриваемая конвенция не применялась в тех случаях, когда преобладающая часть перевозки не является морской. Такое ограничение для всех практических целей решит столь активно обсуждаемый вопрос о коллизии конвенции и на деле будет соответствовать методике, применимой в наиболее успешно действующих конвенциях ЮНСИТРАЛ, таких как Конвенция 1980 года о договорах международной купли-продажи товаров, которая ограничивает применимость конвенции, когда товары и услуги включены в один и тот же договор (ст. 3(2)) и услуги составляют преобладающую часть. Неиспользование такой методики для рассматриваемой конвенции, где она особенно необходима, может вызвать критику в адрес ЮНСИТРАЛ за то, что она не использовала такую же технику ограничения, которая использовалась в ее наиболее успешно действующей до сегодняшнего дня конвенции.

Замечания Международной ассоциации смешанных перевозок (МАСП)

4. На Международной конференции по смешанным перевозкам МАСП (Конференция МАСП), проходившей в Карачи 3 апреля 2007 года, дискуссии сосредоточились на различных аспектах смешанной перевозки, в том числе на эксплуатационных и правовых аспектах, а также на аспектах страхования. В том, что касается правовых вопросов, члены МАСП достаточно подробно рассмотрели проект конвенции ЮНСИТРАЛ о [полностью или частично]

[морской] перевозке грузов. В данной записке отражены соответствующие итоги работы Конференции для рассмотрения в Рабочей группе на ее девятнадцатой сессии.

5. В том, что касается правовой основы, регулирующей смешанные перевозки, то на Конференции МАСП напоминалось, что в настоящее время нет широко распространенного действующего международного режима. Конвенция Организации Объединенных Наций по международным смешанным перевозкам 1980 года не получила требуемого числа ратификаций для вступления в силу, а правила ЮНКТАД/МТП в отношении документов смешанной перевозки 1992 года представляли собой набор договорных норм, и их полезность как таковых для достижения международного единообразия была ограниченной. Международная правовая база сегодня состоит из различных конвенций по отдельным видам транспорта, различных региональных, субрегиональных и национальных законов и стандартных договорных условий. В итоге применимые нормы ответственности меняются в зависимости от случая, порождая неопределенность относительно степени ответственности перевозчика в данной конкретной ситуации.

6. На Конференции МАСП была достигнута общая договоренность о том, что по мере развития контейнерных перевозок смешанные перевозки приобретут большее значение и поэтому необходима единообразная, простая и транспарентная правовая база для регулирования ответственности за потерю и повреждение груза или задержку в его сдаче в рамках данного вида перевозок. Именно в этом контексте на Конференции МАСП был рассмотрен проект конвенции ЮНСИТРАЛ. Участники Конференции МАСП достигли общей договоренности относительно того, что проект конвенции ЮНСИТРАЛ просто распространяет действие режима морской ответственности на все договоры смешанной перевозки, включающие морской этап.

7. Действительно, участники Конференции МАСП выразили обеспокоенность в отношении ряда положений проекта конвенции, которые непосредственно затрагивают смешанные перевозки. В соответствии с существующими законами и положениями, регулирующими смешанные перевозки, оператор смешанной перевозки (ОСП) несет ответственность за всю перевозку. Однако, по мнению участников Конференции МАСП, это не происходит в соответствии с проектом конвенции. Положения проекта конвенции, регулирующие период ответственности перевозчика¹, предусматривают для перевозчика возможность в договорном порядке установить время и место получения и сдачи груза. Кроме того, проект предусматривает ситуации, в которых перевозчик может не нести ответственность за части перевозки, выступая лишь в качестве агента², или что некоторые обязанности, такие как погрузка или разгрузка, могут выполняться грузоотправителем по договору³. Таким образом, по мнению участников Конференции МАСП, согласно конвенции не может быть одного человека, отвечающего за весь период перевозки. Хотя эти положения пытаются

¹ Статья 11, пункты 2 и 4.

² Статья 12.

³ Статья 14, пункт 2.

согласовать морскую практику, по мнению участников Конференции МАСП, они создают неясность и путаницу в контексте смешанных перевозок.

8. В том, что касается системы ответственности, то, по мнению участников Конференции МАСП, статья 26 еще более усугубляет неясность, существующую в отношении правового режима, применимого к смешанной перевозке. Вводя минимальную сетевую систему в случаях локализованной потери, она дает приоритет некоторым обязательным положениям любой международной конвенции, применимой к этому сегменту перевозки, если потеря или повреждение имели место. Таким образом, если потеря может быть локализована и если имеется обязательный международный режим, применимый к этому конкретному этапу, то тогда положения, регулирующие ответственность, ограничение ответственности и срок для предъявления иска по этому международному режиму, будут применяться наряду с остальными положениями проекта конвенции. По мнению Конференции МАСП, смесь двух различных режимов, которые не разработаны для совместного действия, будет применяться к смешанной перевозке. Конференция МАСП также полагает, что национальным судам будет весьма трудно определить, какие положения каждой конвенции должны применяться, а это будет препятствовать единообразному толкованию и применению конвенции.

9. В случаях нелокализованной потери или неприменения обязательной конвенции сложный режим морской ответственности, предусмотренный проектом конвенции, будет применяться ко всей смешанной перевозке, даже если речь идет лишь о коротком этапе морской перевозки. По мнению Конференции МАСП, это будет происходить весьма часто, если учесть трудность локализации потери груза, перевозимого в контейнерах, а также тот факт, что конвенции по отдельным видам транспорта – это главным образом европейские конвенции, которые не являются глобальными по своему применению.

10. По мнению Конференции МАСП, проект конвенции, по-видимому, не дает каких-либо преимуществ по сравнению с существующей системой. Хотя, возможно, весьма желательно иметь единственную и транспарентную конвенцию, регулиющую все договоры международной перевозки грузов либо от порта до порта, либо от двери до двери, распространение режима одного вида перевозки на другие виды перевозки не представляется участникам конференции МАСП надлежащим решением. Из 100 статей проекта конвенции лишь три имеют отношение к смешанной перевозке⁴. По мнению участников Конференции МАСП, необходимо серьезно изучить возможные последствия проекта конвенции для смешанных перевозок. В целом, по мнению Конференции МАСП, проект конвенции является слишком объемным и сложным, а это, по нашему мнению, не ведет к достижению международного единообразия.

11. С учетом вышесказанного Конференция МАСП ставит под сомнение пригодность проекта конвенции ЮНСИТРАЛ регулировать современные смешанные перевозки. В заключение Конференция МАСП полагает, что проект

⁴ Статьи 1(1), 26 и [62(2)].

конвенции "не решает конкретных задач и проблем смешанных перевозок и вряд ли сможет улучшить нынешнее неудовлетворительное положение. Конференция [МАСП] выражает серьезные оговорки в отношении пригодности конвенции ЮНСИТРАЛ регулировать смешанные перевозки и просит довести эти озабоченности до сведения Рабочей группы ЮНСИТРАЛ по транспортному праву".
