



Генеральная Ассамблея

Distr.: General
15 April 2008
Russian
Original: French

**Комиссия Организации Объединенных Наций
по праву международной торговли**
Сорок первая сессия
Нью-Йорк, 16 июня – 3 июля 2008 года

Проект конвенции о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов

Подборка замечаний правительств и межправительственных организаций

Добавление

Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
II. Подборка замечаний		2
A. Государства		2
2. Ангола, Бенин, Буркина-Фасо, Габон, Гана, Гвинея, Гвинея-Биссау, Демократическая Республика Конго, Камерун, Конго, Кот-д'Ивуар, Мавритания, Мали, Нигер, Нигерия, Сенегал, Того, Экваториальная Гвинея . . .		2



II. Подборка замечаний

A. Государства

- 2. Ангола, Бенин, Буркина-Фасо, Габон, Гана, Гвинея, Гвинея-Биссау, Демократическая Республика Конго, Камерун, Конго, Кот-д'Ивуар, Мавритания, Мали, Нигер, Нигерия, Сенегал, Того, Экваториальная Гвинея**

[Подлинный текст на французском языке]
[8 апреля 2008 года]

Замечания стран Западной и Центральной Африки

1. После рассмотрения проекта конвенции о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов ряд африканских государств высказали пожелание довести до сведения пленарной сессии ЮНСИТРАЛ свою общую точку зрения, отражающую их интересы. К этим странам относятся: Ангола, Бенин, Буркина-Фасо, Габон, Гана, Гвинея, Гвинея-Биссау, Демократическая Республика Конго, Камерун, Конго, Кот-д'Ивуар, Мавритания, Мали, Нигер, Нигерия, Сенегал, Того и Экваториальная Гвинея.

2. Наше особое внимание привлекли пять статей проекта, и мы предлагаем пересмотреть их указанным ниже образом во избежание возникновения любых факторов, серьезно препятствующих развитию нашей морской торговли.

1. Статья 14: Конкретные обязательства

3. Статья 14 состоит из двух пунктов. В первом пункте рассматриваются классические обязательства, которые во всех случаях несет морской перевозчик, а именно обязательства по погрузке, укладке и разгрузке груза. Кроме того, эти обязательства официально подтверждены соответствующими положениями пункта 3 статьи 12 проекта, которые прямо запрещают какие бы то ни было оговорки, согласно которым момент получения груза перевозчиком может наступать после его погрузки, а момент сдачи груза – до разгрузки. Это означает, что перевозчик несет ответственность за груз в течение минимального срока непосредственно до погрузки и после разгрузки груза.

4. В этой связи можно без труда заметить, что обязательства, предусмотренные в первом пункте статьи 14, никоим образом не являются "конкретными", и в силу этого название статьи 14 является неуместным.

5. Напротив, пункт 2 статьи 14 представляет собой фактическое исключение из принципа, сформулированного в первом пункте, поскольку устанавливает действительно "конкретные" обязательства. Тем не менее, если признать, что в практике международных морских перевозок договор перевозки грузов фактически является договором согласия, то появляются все основания опасаться, как бы то, что предусматривалось как исключение, на стало правилом в силу простых редакционных изменений. Во всяком случае грузополучателю, который участвует в процессе только после момента сдачи груза, могут быть

навязаны обязательства, о которых он не знал или условия которых он не согласовывал.

6. Если же речь идет о грузополучателе, который импортировал товар в рамках договора международной купли-продажи, то в этом случае следует говорить о том, что он является объектом двойного регулирования и что проект конвенции регулирует только перевозку, а не такую куплю-продажу. Как сторона договора перевозки грузополучатель не должен принимать на себя никаких исключительных обязательств, налагаемых на него в его отсутствие. Его согласие с договором перевозки должно касаться исключительно обычных обязательств, которые грузоотправитель по договору может нести от его имени, выступая в качестве его представителя.

7. В целом пункт 2 статьи 14 является абсолютно необоснованным. В этой связи государства, представляющие настоящий документ, просят пленарную сессию ЮНСИТРАЛ исключить его из проекта.

2. Статья 18: Основания ответственности

8. Статья 18 касается ответственности перевозчика. Она предусматривает смешанную систему ответственности с повторным введением некоторых исключений, которые большинство африканских государств исключили из своего действующего права при ратификации Гамбургской конвенции. Такой подход может иметь отрицательные последствия для юридического статуса истца и с точки зрения нормальной практики способен привести к увеличению стоимости страховых премий, что, несомненно, отразится на стоимости товаров. В конце концов этот эффект "снежного кома" затронет конечного потребителя со всеми вытекающими отсюда последствиями для покупательной способности последнего и, следовательно, для экономики наших государств.

9. С другой стороны, новое появление этих исключений спустя почти сто лет после их отмены кажется еще менее оправданным, если принять во внимание тот колоссальный технический прогресс, который произошел в морской отрасли с появлением морских судов последнего поколения, контейнеровозов, специальных морских судов, предназначенных для перевозки опасных или скоропортящихся грузов, и т.д.

10. Если вопреки всему режим ответственности судовладельца останется таким, каким он был почти сто лет назад, это будет просто несправедливо по отношению к потребителю. Международный морской порядок не должен основываться на таких нормах, которые игнорируют принцип договорного равновесия интересов.

11. В силу всех этих объективных причин перечень исключений должен быть пересмотрен, поскольку большинство из них не соответствуют современным требованиям. Исключение пункта 3 потребует изменения структуры статьи 18.

12. Статью 18 можно изложить в следующей новой редакции:

"Статья 18. Основания ответственности

1. Перевозчик несет ответственность за потерю или повреждение груза, а также задержку в его сдаче, если истец докажет, что потеря, повреждение или задержка или же вызвавшее их или способствовавшее им

событие или обстоятельство имели место в период ответственности перевозчика, как это определено в главе 4.

2. Перевозчик полностью или частично освобождается от ответственности согласно пункту 1 настоящей статьи, если он докажет, что причина или одна из причин потери, повреждения или задержки не может быть отнесена на счет его вины или вины любого лица, указанного в статье 19.

3. Когда перевозчик частично освобождается от ответственности согласно настоящей статье, перевозчик несет ответственность только в той части, в какой такая потеря, повреждение или задержка может быть отнесена на счет события или обстоятельства, за которое он несет ответственность согласно настоящей статье".

3. **Статья 38: Договорные условия**

13. Фактически данная статья касается тех положений, которые должен содержать транспортный документ. С этой точки зрения речь идет об основных договорных положениях, которые должны содержать достаточные сведения о характеристике груза, сторонах, заинтересованных в реализации договора перевозки, и средствах, позволяющих такую реализацию. Представляется, что статья 38 в ее нынешней формулировке является весьма неполной в том смысле, что в ней рассматриваются только груз и перевозчик. Необходимость указания сведений о сдаче груза и способах перевозки не предусмотрена, хотя такие сведения играют главную роль в рассматриваемом процессе.

14. В этой связи мы предлагаем внести в нынешний перечень следующие дополнения: наименование судна, наименование и адрес грузополучателя, (приблизительная) дата сдачи, порты погрузки и разгрузки.

15. Таким образом, статью 38 можно сформулировать в следующей редакции:

"Статья 38. Договорные условия

1. Договорные условия в транспортном документе или транспортной электронной записи, указанной в статье 37, должны включать следующую информацию, предоставленную грузоотправителем по договору:

- a) надлежащее описание груза для транспортировки;
- b) основные марки, необходимые для идентификации груза;
- c) число мест или предметов, или количество груза;
- d) вес груза, если он сообщается грузоотправителем; и
- e) наименование и адрес грузополучателя.

2. Договорные условия в транспортном документе или транспортной электронной записи, указанной в статье 37, должны также включать:

a) заявление о внешнем виде и состоянии груза в момент его получения перевозчиком или исполняющей стороной для перевозки;

- b) наименование и адрес перевозчика;
- c) наименование морского судна;
- d) порты погрузки и разгрузки;
- e) дату получения перевозчиком или исполняющей стороной груза, или погрузки груза на борт морского судна, или выдачи транспортного документа или транспортной электронной записи;
- f) приблизительную дату сдачи груза; и
- g) если транспортный документ является оборотным, число оригиналов оборотного транспортного документа, если выдан более чем один оригинал.

3. Для целей настоящей статьи формулировка "внешний вид и состояние груза" в подпункте 2(a) настоящей статьи означает вид и состояние груза, определяемые на основе:

- a) разумного внешнего осмотра груза в упакованном виде в момент его сдачи грузоотправителем по договору, перевозчику или исполняющей стороне; и
- b) любого дополнительного осмотра, который перевозчик или исполняющая сторона фактически проводят до выдачи транспортного документа или транспортной электронной записи".

4. Статья 65: Продление срока для предъявления иска

16. Статья 65 официально запрещает любое приостановление или прерывание срока исковой давности, что ухудшает юридический статус истца и несомненно оказывает прямое практическое воздействие на поведение страховых компаний. Это тем более справедливо, что нынешняя формулировка ставит возможность любого продления срока для предъявления иска исключительно в зависимость от доброй воли морского перевозчика. В самом деле на практике выходит, что страховая компания, вступившая в права страхователя, может получить такое продление. Вместе с тем было бы более справедливо, если бы это происходило в результате объективных событий, предусмотренных в рамках механизмов применимого процедурного права.

17. С учетом данных обстоятельств будет более справедливым для потребителей морских перевозок и более приемлемым для всех правовых систем исключить первую часть статьи 65 без изменения самого определения срока.

18. Таким образом, текст статьи 65 можно изменить следующим образом:

"Статья 65. Продление срока для предъявления иска

Лицо, которому предъявлен иск, может в любое время в течение этого срока продлить этот срок путем заявления, сделанного истцу. Этот срок может быть далее продлен путем другого заявления или заявлений".

5. Статья 92: Оговорки

19. Статья 92 проекта конвенции не допускает никаких оговорок, т.е. не дает государствам иной возможности, кроме как согласиться с текстом или

отвергнуть его. Иначе говоря, речь идет о принципе "все или ничего". Хотя мотивы для такой нормотворческой политики вполне очевидны, поскольку они состоят в обеспечении максимально широкого применения конвенции, представляется, что в этом случае следует руководствоваться другими соображениями и что для обеспечения надлежащей сбалансированности правовых систем необходимо стремиться к удовлетворению одних потребностей без ущерба для других.

20. По существу стремление распространить действие проекта конвенции на все стадии транспортных операций "от двери до двери" может повлечь за собой серьезные юридические последствия для многих государств, включая утяжеление в большинстве случаев бремени доказывания, лежащего на истце, и полное вытеснение крупными операторами мелких, особенно вспомогательных транспортных фирм.

21. Кроме того, "революционный" характер норм, применимых к "перевозке до или после морской перевозки", может создать неразрешимые правовые проблемы в ходе их осуществления. Прекрасным подтверждением тому может служить выдержанное в решительном духе выступление делегата от МСАТ в ноябре 2006 года в Вене на совещании Рабочей группы III. В этой связи формулировка статьи 27 проекта конвенции также не снимает имеющуюся обеспокоенность.

22. Учитывая все изложенные доводы, мы считаем, что те государства, которые не желают применять у себя нормы будущей конвенции, касающиеся перевозки до или после морской перевозки, должны иметь возможность сделать соответствующее заявление об их неприменении. Те государства, которые не видят проблем с применением таких положений, могут просто ратифицировать текст в его нынешнем виде.

23. Представляется, что такие оговорки вовсе не новы для сферы морских перевозок. Фактически они предусмотрены во многих конвенциях, в частности в Конвенции о морской перевозке пассажиров и багажа, подписанной в Афинах 13 декабря 1974 года (ср. статью 22, озаглавленную "Заявление о неприменении Конвенции"), Конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям, подписанной в Лондоне 19 ноября 1976 года (ср. статью 18, озаглавленную "Оговорки") и т.д.

24. Статью 92 можно изложить в следующей новой редакции:

"Статья 92. Оговорки

1. Любое государство может при подписании, ратификации, принятии, утверждении или присоединении сохранить за собой право не применять статью 27 настоящей Конвенции и все другие положения, касающиеся перевозки до или после морской перевозки.

2. Никакие другие оговорки к настоящей Конвенции не допускаются".