



Генеральная Ассамблея

Distr.: General
16 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>Стр.</i>
II. Подборка замечаний	2
A. Государства	2
5. Франция	2



II. Подборка замечаний

A. Государства

5. Франция

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

Общие замечания

1. В порядке общих замечаний по проекту конвенции правительство Франции отмечает, что проект конвенции трансформирует морское транспортное право, поскольку предусмотренные в нем договоры об организации перевозок потенциально предполагают весьма широкую договорную свободу в решении вопросов, касающихся ответственности перевозчика.
2. Принимая во внимание письменные замечания, в которых Австралия и Франция изложили свою точку зрения, а также длительные обсуждения данной темы, Франция, не вдаваясь в подробности, отмечает, что в последний вариант проекта статьи 83 были включены полезные гарантии.
3. В этой связи было бы нежелательно оспаривать достигнутый в Рабочей группе определенный компромисс по вопросу, который у Франции, равно как и у многих государств-членов, вызывает главную обеспокоенность.
4. Кроме того, правительство Франции обращает внимание на некоторые технические вопросы.

Статья 13

5. Статья 13, позволяющая перевозчику уклоняться на основании договоренности от своей ответственности перевозчика, принимая на себя ответственность простого агента в отношении неморского участка перевозки, создает серьезные проблемы.
 - В принципиальном плане она наносит ущерб конвенции в той мере, в какой последняя охватывает смешанные виды перевозок. Конвенция справедливо предусматривает, что условия ответственности перевозчика могут быть разными в зависимости от вида используемого транспорта. Однако с другой стороны, она не должна предусматривать, что на определенных участках перевозки перевозчик может освобождаться от своей профессиональной ответственности по перевозке.
 - Кроме того, в конвенции определяется ответственность перевозчика, но ничего не говорится об ответственности агента, который, таким образом, выходит за рамки правового регулирования, за исключением национальных законов, соответствующие положения которых без сомнения не одинаковы.
 - Наконец, по поводу формулировки данного положения в Рабочей группе были высказаны противоположные мнения, которые не удалось

согласовать в полной мере. В этой связи данное положение представляется неясным и может быть источником разногласий.

6. С учетом изложенного представляется весьма целесообразным статью 13 исключить из проекта.

Статья 14

7. В подпункте 2 статьи 14 было бы весьма целесообразно более четко определить рамки действия предусмотренных в нем положений. На практике трудно представить наличие содержащих оговорки положений, применимых к "чистым" линейным перевозкам, при которых операции по обработке груза осуществляются не грузоотправителями по договору, а перевозчиком.

Статья 26

8. В определениях и в проекте статьи 62 был справедливо отмечен принцип приравнивания к контейнерам автомобильных транспортных средств, перевозящих грузы. Вместе с тем этот принцип не должен носить абсолютного характера и его применение требует гибкости. Действительно, такое приравнивание целесообразно при определении лимита ответственности, при этом прицеп должен рассматриваться не как одно грузовое место, а как объект, способный содержать определенное количество отдельных грузовых мест.

9. Кроме того, при перевозке автомобильных грузовых транспортных средств на палубе следует проявлять осмотрительность. Автомобильные грузовые транспортные средства могут не обеспечивать такую же защиту грузу, как контейнеры, которые герметичны и как правило более надежны. В этой связи предусмотренные ранее в проекте соответствующие положения являются разумными и сбалансированными (ср. статью 26 (с)).

Статья 27

10. Что касается статьи 27 бис о применении императивного национального права к неморскому участку перевозки, то Франция не считает необходимым возвращаться к вопросу об ее исключении, решение о котором было принято на последней сессии. С одной стороны, исключение этого положения было согласовано в Рабочей группе в рамках более широкого компромисса, который предусматривает, в частности, увеличение лимита ответственности. С другой стороны, такое положение по сути своей не представляется желательным, поскольку оно противоречит цели гармонизации права, достижение которой призвана обеспечить конвенция.

11. В отношении главы 9 о сдаче груза делегация Франции выражает искреннюю надежду, что в случае сдачи груза без вручения коносамента будет рассмотрен вопрос о гарантийных письмах. Фактически следует рассмотреть вопрос о том, действительно ли важная практика выдачи гарантийных писем соответствует предусмотренным положениям.