



Генеральная Ассамблея

Distr.: General
21 May 2008
Russian
Original: English

**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 международных организаций*

Добавление

Содержание

	<i>Стр.</i>
II. Замечания правительств и межправительственных организаций	2
A. Государства	2
13. Греция	2

* Задержка с представлением данной записки обусловлена ее несвоевременным получением.



II. Замечания правительств и межправительственных организаций

A. Государства

13. Греция

[Подлинный текст на английском языке]
[21 мая 2008 года]

a) Общие замечания

1. Смысл новой Конвенции о полностью или частично морской перевозке грузов заключается в том, чтобы содействовать дальнейшему согласованию и унификации международного торгового права. Отсутствие единообразия, обусловленное ростом числа международных конвенций и применением национального законодательства в самых различных юрисдикциях, неизбежно наносит ущерб коммерческой и правовой определенности, которая является весьма важным фактором для всех сторон, связанных с международной перевозкой грузов. В то же время в новой Конвенции, чтобы она получила широкое международное признание, должно также сохраняться справедливое соотношение прав и обязанностей и, таким образом, справедливое распределение рисков между сторонами договора перевозки. В этом контексте особое внимание следует уделить статьям, которые касаются прав, обязанностей и ответственности перевозчика.

2. В связи с вышесказанным Греция хотела бы сделать следующие конкретные замечания:

b) Конкретные замечания

Ответственность перевозчика за потерю или повреждение груза или задержку в его сдаче (глава 5)

3. В отношении ответственности перевозчика мы вновь делаем оговорки по двум основным изменениям:

- исключение навигационной ошибки из перечня возражений перевозчика, даже в случаях, касающихся ошибки лоцмана (статья 18 (3));
- расширение обязательства перевозчика проявлять должное внимание обеспечению и поддержанию мореходного состояния судна на протяжении всего рейса (статья 15).

4. В связи с вышеуказанными новыми элементами в новой Конвенции на перевозчика будет ложиться большая ответственность по сравнению с той, которая предусмотрена существующей международной практикой (т.е. Гаагско-Висбийскими правилами), что означает изменение в распределении рисков между сторонами.

Пределы ответственности (глава 12)

5. Учитывая тот факт, что вышеуказанные изменения (исключение навигационной ошибки из перечня возражений перевозчика и расширение обязательства перевозчика проявлять должное внимание обеспечению и поддержанию мореходного состояния судна) были поддержаны значительным большинством государств еще на начальных этапах переговоров, Греция могла бы присоединиться к этому большинству договаривающихся сторон при условии, что эти конкретные положения будут приняты во внимание при обсуждении пределов ответственности в рамках пакетного соглашения.

6. В частности, Греция в большинстве своих заявлений отмечала, что пределы ответственности не должны быть больше уровней, установленных Гаагско-Висбийскими правилами (666,67 СПЗ на одно место или единицу груза или 2 СПЗ на килограмм веса), что должно компенсировать вышеупомянутое изменение в распределении рисков и ответственности с их смещением в сторону перевозчика.

7. Такая позиция оправдана в том числе и тем, что в ходе обсуждений на совещаниях ЮНСИТРАЛ не было представлено ни одного доказательства того, что пределы ответственности, установленные Гаагско-Висбийскими правилами, сегодня уже недостаточны для того, чтобы удовлетворить подавляющее большинство исковых требований. На самом деле эти пределы используются достаточно редко, и это способствует укреплению представления о том, что они являются удовлетворительными. Нет и явного стремления со стороны истцов по грузу лишить владельцев права на ограничение ответственности. Более того, если грузоотправитель пожелает избежать ограничений, у него есть альтернативный вариант – задекларировать стоимость груза и оплатить фрахт с объявленной стоимостью.

8. В этом контексте Греция выступает за рассмотрение в положительном ключе первой предложенной компромиссной формулы (в октябре 2007 года), предполагающей утверждение пределов в соответствии с уровнями, предусмотренными в Гамбургских правилах (835 СПЗ на место или единицу груза или 2,5 СПЗ на килограмм веса), в качестве максимума при одновременном исключении других спорных положений в рамках "общего пакета". Вместе с тем Греция не может поддержать новые компромиссные цифры (в статье 61(1)), согласованные на последней сессии (январь 2008 года), которые предусматривают еще более высокие суммы ограничений, чем те, которые установлены в Гамбургских правилах (875 СПЗ за место или единицу груза и 3 СПЗ за килограмм веса).

Юрисдикция (глава 14) и арбитраж (глава 15)

9. Греция уже выражала серьезную озабоченность в связи с включением двух вышеуказанных глав в новую Конвенцию. Отсутствие этих положений в Гаагско-Висбийских правилах не препятствует их широкому применению и не создает ни гипотетических, ни практических трудностей. И наоборот, факт включения этих положений в Гамбургские правила затрудняет их применение. Поэтому имеются веские доводы в пользу того, чтобы стороны коммерческой сделки сами определяли наиболее приемлемые для их конкретных нужд схемы разрешения споров. Договоры перевозки грузов относятся, как правило, к частному, а не к

публичному праву, и в настоящее время практически во всех случаях они заключаются между сторонами, которые имеют одинаково сильные позиции и почти неизменно застрахованы.

10. Тем не менее приемлемым компромиссным решением может быть признание абсолютной факультативности обеих глав для ратифицирующих государств. Греция может лишь вновь заявить о своей озабоченности таким подходом, который на практике приведет к выхолащиванию столь желанных принципов единообразия и правовой определенности в международной торговле, даже в отношениях между государствами – участниками новой Конвенции.

Статья 12. Период ответственности перевозчика

11. Цель подпунктов (а) и (b) пункта 3 статьи 12 заключалась в том, чтобы перевозчик не мог отказаться от обязательств по договору о минимальном периоде ответственности, т.е. между моментом погрузки груза на морское судно и моментом его разгрузки с судна. Однако в тексте этих подпунктов словосочетание "на морском судне" отсутствует. Это может привести к неразберихе и к такому пониманию, что обязательный период ответственности перевозчика превышает указанный период.

12. По этой причине в подпункты (а) и (b) пункта 3 статьи 12 мы предлагаем, соответственно, вставить после слов "первоначальной погрузки" словосочетание "на морское судно", а после слов "окончательной разгрузки" – словосочетание "с морского судна".

Статья 50. Груз, оставшийся не сданным

13. Согласно этой статье, если груз остается не сданным, перевозчик может на риск и за счет лица, имеющего право на груз, принимать конкретные меры по помещению на склад, продаже или даже уничтожению груза после направления уведомления грузополучателю, грузоотправителю или любому другому лицу, имеющему право на этот груз. Однако эти требования об уведомлении не согласуются с соответствующими положениями статьи 48 (b) (Сдача груза в том случае, когда необоротный транспортный документ, требующий передачи, выдан) и статьи 49 (d) (Сдача груза в том случае, когда оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись выданы), в которых содержится дополнительное требование о том, чтобы вначале перевозчик получил инструкции у грузоотправителя. Учитывая вышеуказанное, считаем, что данное конкретное положение нуждается в дополнительном разъяснении.