

**Генеральная Ассамблея**

Distr.: General
7 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 межправительственных
организаций**

Добавление

Содержание

	<i>Стр.</i>
II. Замечания правительств и межправительственных организаций	2
A. Государства	2
10. Китай	2

* Задержка с представлением настоящей записки обусловлена необходимостью ее предварительного перевода на английский язык.



II. Замечания правительств и межправительственных организаций

A. Государства

10. Китай

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

a) Глава 4, статья 15 (Конкретные обязательства, применимые в отношении морского рейса)

1. В данной статье предусмотрено, что перевозчик обязан до, в начале и в ходе морского рейса проявлять осмотрительность в целях:

обеспечения и поддержания мореходного состояния морского судна. Это положение охватывает обязательство перевозчика поддерживать мореходное состояние морского судна в течение всего морского рейса. Оно также означает, что перевозчик обязан принимать разумные меры для скорейшего восстановления мореходного состояния морского судна вне зависимости от причины утраты им мореходного состояния, и что перевозчик будет нести ответственность за компенсацию любой потери или повреждения груза в результате того, что он скорейшим образом не восстановил мореходное состояние морского судна.

2. Китай считает, что, поскольку в пункте 1 статьи 14 Конвенции предусмотрена ответственность перевозчика за груз, а в статье 18 изложены основания ответственности перевозчика, то любая статья, изменяющая или продлевающая период поддержания мореходного состояния морского судна, в нынешних условиях развития морских перевозок существенно увеличивает лежащее на перевозчиках бремя, делая его излишне тяжелым. Китай хотел бы предложить, чтобы обязательство в отношении мореходного состояния морского судна и далее ограничивалось периодом до и в начале морского рейса и не распространялось на весь ход морского рейса.

b) Глава 5, статья 18 (Основания ответственности)

3. Тот факт, что в пункте 3 этой статьи не предусмотрено "освобождение перевозчика от ответственности за навигационные ошибки", т.е. ответственности капитана и лоцмана за ошибки в лоцманской проводке и управлении морским судном, значительно повышает уровень ответственности перевозчика и серьезно затрагивает относительную сбалансированность прав и обязанностей перевозчика и владельца груза. Вместе с тем в Гамбургских правилах ответственность за навигационную ошибку не предусмотрена и принята система принимаемой на себя ответственности за ошибки в попытке установить справедливое соотношение прав и обязанностей перевозчика и владельца груза. Однако в связи с тем, что на практике отрасль морских перевозок еще не готова признать возможность освобождения от ответственности за навигационные ошибки, Гамбургские правила пока не имели каких-либо существенных и масштабных последствий.

4. Китай предлагает всесторонне учитывать характерные особенности рисков, связанных с морскими перевозками, и сохранить положения Гаагско-Висбийских правил об освобождении перевозчика от ответственности за навигационные ошибки.

с) Глава 6, статья 27 (Перевозка до или после морской перевозки)

5. В статью 27 Конвенции добавлен раздел, посвященный другим этапам перевозки, при смешанной транспортировке груза, которые не относятся к морской перевозке. Что касается применимых норм права, то предпочтение следует отдавать тем другим международным документам или национальным законам, которые регулируют этапы перевозки, в ходе которых происходит потеря или повреждение груза. Вместе с тем многие морские державы, в том числе Китай, не являются участниками международных документов по железнодорожному и автомобильному транспорту, работа которого регулируется национальными законами. Если исключить национальные законы, то результатом будет применение положений данной Конвенции, хотя эти положения предназначены для морской перевозки грузов и не пригодны для железнодорожного и автомобильного транспорта.

6. Китай предложил бы добавить после слов "международного документа" в статье 27 Конвенции слова "или национального права".

d) Глава 7, статья 33 (Специальные правила об опасном грузе)

7. Статья 33 Конвенции предусматривает:

Если груз в силу своей природы или характера представляет собой или, как можно разумно предположить, по всей вероятности, станет представлять собой опасность для людей, имущества или окружающей среды, то:

а) грузоотправитель по договору уведомляет перевозчика об опасной природе или характере груза своевременно до сдачи груза перевозчику или исполняющей стороне. Если грузоотправитель по договору не делает этого и перевозчик или исполняющая сторона не узнают как-либо иначе об опасной природе или характере груза, то грузоотправитель по договору несет перед перевозчиком ответственность за потери или ущерб, являющиеся результатом непредоставления такой информации; и [...]

8. В сегодняшнем информационном обществе исключительно высоко развитом при строгом толковании вышеуказанного положения у перевозчика практически нет способа доказать, что он не узнает "как-либо иначе об опасной природе или характере груза", и поэтому он лишен практически всех возможностей привлечь грузоотправителя по договору к ответственности. Сегодня, когда объем морских перевозок опасных грузов продолжает расти и постоянно появляются новые виды товаров, это положение значительно увеличит бремя доказывания для перевозчика и вынудит его понести дополнительные затраты на проверку, что приведет к более высоким расходам по эксплуатации морского судна.

9. Китай предлагает исключить из пункта 1 статьи 33 слова "и перевозчик или исполняющая сторона не узнают как-либо иначе об опасной природе или характере груза" либо, сославшись на формулировки других статей, заменить их словами "что перевозчик или исполняющая сторона не узнают об опасной природе или характере груза при помощи каких-либо иных разумных средств".

е) Глава 9, статья 49 (Сдача груза в том случае, когда оборотный транспортный документ или обратная транспортная электронная запись выданы)

10. Ввиду широкого распространения практики сдачи грузов перевозчиками без коносамента в Конвенции делается попытка решить эту проблему следующим образом: когда коносамент прибывает в место назначения позднее, чем груз, либо когда держатель коносамента по иным причинам не требует сдачи груза в момент его прибытия в место назначения, перевозчик вправе запросить инструкции в отношении сдачи груза с соблюдением установленной очередности сначала у контролирующей груз стороны, затем у грузоотправителя по договору и, наконец, у документарного грузоотправителя. Такая сдача груза трактуется таким образом, что перевозчик исполнил свое обязательство сдать груз перед держателем коносамента и поэтому не несет ответственности за сдачу груза без коносамента. Законодательная логика Конвенции, касающаяся возможности сдачи груза без коносамента, соблазнительна, но такое положение Конвенции ослабляет функцию коносамента как товарораспорядительного документа, подрывает доверие к нему и ведет к легализации сдачи груза без коносамента. Такое положение Конвенции о сдаче груза без коносамента чревато тем, что у грузополучателя (контролирующей стороны) может возникнуть злой умысел воспользоваться им для совершения коммерческого мошенничества, в результате которого такие заинтересованные стороны, как грузополучатель, держатель коносамента, банки и перевозчик, могут оказаться в невыгодном или неопределенном положении.

11. Кроме того, на практике, возникают следующие вопросы: при каких обстоятельствах перевозчик не должен принимать на себя ответственность за сдачу груза без коносамента? Как понимать слово "приказу"? Если держатель коносамента не принимает сдачу груза, то в течение какого периода времени после того, как груз прибыл в порт назначения, будет считаться, что держатель коносамента не потребовал сдачи груза? Если коносамент находится в обороте, а груз перепродается, то в течение какого времени перевозчику следует искать грузополучателя?

12. Китай считает, что, с одной стороны, нынешние положения статьи 49 не дают реальной возможности перевозчику разобраться с ситуацией, когда держатель переводного коносамента не принял сдачу груза, а с другой стороны, они сильно отличаются от законов и практики международной торговли, которые широко применяются в настоящее время, и могут привести в эту практику и систему международной торговли большую неопределенность с вытекающими из этого серьезными последствиями. В этой связи при поиске путей решения вышеупомянутых проблем необходимо проявлять осторожность.

f) Глава 12, статья 61 (Пределы ответственности)

13. Статья 61 Конвенции ограничивает ответственность перевозчика 875 расчетными единицами "специального права заимствования" за место или 3 расчетными единицами "специального права заимствования" за один килограмм. Это соответственно на 31 и 50 процентов больше по сравнению с уровнями (666,67 единиц "специального права заимствования" за место или 2 единицы "специального права заимствования" за один килограмм), установленными в Гаагско-Висбийских правилах, имеющих в настоящее время наиболее широкое применение.

14. Китай – одна из ведущих стран мира по объему морской торговли. Издавна сложившаяся в стране практика морской торговли (в частности, в области морских контейнерных перевозок) свидетельствует о том, что средняя стоимость грузов, перевозимых морем, пока не превысила ограничения на одно место, установленного в Гаагско-Висбийских правилах. Ограничение на одно место, предусмотренное в статье 61 Конвенции, не будет иметь практического значения для морских контейнерных перевозок ни сейчас, ни в обозримом будущем.

15. С учетом ответственности перевозчика за одно место и ввиду того, что эта ответственность и без того серьезно ужесточена Конвенцией в плане обеспечения мореходного состояния морских судов и что освобождение от ответственности за навигационные ошибки не предусмотрено, ограничение ответственности за одно место не должно быть слишком высоким по практическим соображениям, во избежание серьезной коллизии интересов перевозчика и владельца груза и в целях обеспечения того, чтобы Конвенцию не постигла та же участь, что и Гамбургские правила.

16. Китай предлагает сохранить ограничение ответственности на одно место или килограмм, установленные в Гаагско-Висбийских правилах. Даже если это ограничение будет более высоким, чем в Гаагско-Висбийских правилах, оно не должно превышать уровня, установленного в Гамбургских правилах, т.е. 825 расчетных единиц "специального права заимствования" за место или 2,5 расчетных единиц "специального права заимствования" за килограмм в зависимости от того, какая сумма выше.

g) Глава 14, статья 69 (Соглашения о выборе суда)

17. В пункте 2 статьи 69 Конвенции устанавливаются условия, при которых соглашение об исключительном выборе суда вступает в силу для третьей стороны договоров об организации перевозок. Эти условия не включают в себя "согласие третьей стороны", и поэтому их недостаточно для защиты интересов третьей стороны и они противоречат основным принципам действия этого положения соглашения о выборе суда, которые закреплены в гражданско-процессуальном кодексе Китая. Это положение затрагивает право грузополучателя или держателя коносамента на выбор суда производства в соответствии с Конвенцией. Для возбуждения производства заинтересованная сторона может также воспользоваться оговорками в отношении иностранной юрисдикции, содержащимися в транспортном документе или транспортной электронной записи. Кроме того, положения подпункта (d) данного пункта затрудняют обеспечение в Конвенции транснациональное согласование юрисдикции в отношении урегулирования спора при морской перевозке грузов.

18. Поскольку в Конвенции одним из условий для вступления в силу договора об организации перевозок для третьей стороны названо "прямое согласие третьей стороны" (см. статью 82, пункт 5), для того, чтобы пункт 2 статьи 69 был совместим с указанным положением о договорах об организации перевозок в статье 82, Китай предлагает добавить в этот пункт следующее: "данное лицо дает прямое согласие на то, чтобы быть связанным положениями этого соглашения". Китай предлагает также исключить из пункта 2 подпункт (d).

h) Глава 16, статья 82 (Специальные правила в отношении договоров об организации перевозок)

19. Главная цель любой международной конвенции о морской перевозке грузов – установление императивных правил в отношении обязанностей и ответственности перевозчика для защиты интересов владельца груза и особенно интересов третьей стороны, являющейся грузополучателем. Положение Конвенции, касающееся договоров об организации перевозок, узаконивает отступление от этих императивных правил. В этой связи такое отступление должно быть предметом строгих ограничений, предусматривающих, в частности, что основанием для него должно служить соглашение между сторонами договора. В противном случае оно нанесет ущерб интересам многочисленных мелких и средних владельцев грузов, которые ведут переговоры, обладая значительно меньшим весом, чем компании, занимающиеся морскими контейнерными перевозками, а также интересам третьей стороны, являющейся грузополучателем.

20. Поскольку в разделе (ii) подпункта (b) пункта 2 статьи 82 нет четкого требования о наличии соглашения между сторонами договора, Китай предлагает в подпункте (b) заменить союз "или" союзом "и".

i) Замечания по тексту

21. Конвенция велика по объему и сложна по содержанию. Значительная часть текста носит абстрактный характер, и поэтому ее нельзя назвать удовлетворительной с точки зрения удобства для чтения и простоты понимания. Поскольку она представляет собой кодекс поведения перевозчика и владельца груза, участвующих в морской перевозке грузов, а не просто основу, которой должны руководствоваться суды при вынесении решений, Китай считает, что текст Конвенции должен быть как можно более ясным и простым для понимания.