



Генеральная Ассамблея

Distr.: Limited
14 February 2007

Russian
Original: French

Комиссия Организации Объединенных Наций

по праву международной торговли

Рабочая группа III (Транспортное право)

Девятнадцатая сессия

Нью-Йорк, 16-27 апреля 2007 года

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

Официальная позиция Европейского совета грузоотправителей (ЕСГ), представленная Рабочей группе III (Транспортное право) ЮНСИТРАЛ

Записка Секретариата

В рамках подготовки к девятнадцатой сессии Рабочей группы III (Транспортное право) Европейский совет грузоотправителей (ЕСГ) представил Секретариату свои замечания и предложения относительно положений проекта конвенции о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов, намеченных к обсуждению в ходе сессии.

Текст замечаний, приведенный в приложении к настоящей записке, воспроизводится в том виде, в котором он был получен Секретариатом.



Приложение

Введение

1. С учетом итогов работы восемнадцатой сессии в Вене и ввиду предстоящей девятнадцатой сессии, которая пройдет в Нью-Йорке в 2007 году, Европейский совет грузоотправителей хотел бы поделиться своими соображениями по вопросам, которые были лишь кратко затронуты, но не урегулированы на основе консенсуса на предыдущей сессии.
2. Поскольку в нашем распоряжении до сих пор нет ни подготовленного по результатам второго чтения сводного текста, ни повестки дня предстоящей сессии в Нью-Йорке, изложенные ниже мнения основаны на материалах дискуссий, состоявшихся в Вене, а также на документе A/CN.9/WG.III/WP.64 и дополнительных материалах, подготовленных официальными делегациями.

Ограничение ответственности

Статья 64

3. По мнению грузоотправителей, при определении метода расчета предела ответственности желательно учитывать фактическую стоимость груза, перевозимого морским транспортом. Вместо того, чтобы догматично следовать доставшимся от прошлого системам расчета, было бы предпочтительней учитывать типичную стоимость перевозимых грузов, взяв за основу грузы с высокой стоимостью (грузоперевозки из Азии в остальные регионы мира).
4. Грузоотправители с большим недоверием относятся к расширению условий ограничения ответственности по сравнению с Гаагско-Висбийскими и Гамбургскими правилами.
5. Грузоотправители предпочитают вариант А статьи 64(2), который предусматривает автоматическое применение наиболее выгодного для грузоотправителя предела ответственности.

Статья 65

6. Грузоотправители с удовлетворением отмечают сохранение принципа ответственности перевозчика за задержку, вместе с тем они констатируют, что метод расчета компенсации, предлагавшийся рядом делегаций в ходе восемнадцатой сессии в Вене, по-прежнему основан на размере фрахта.
7. Грузоотправители еще раз подчеркивают, что этот критерий, имевший смысл во времена принятия Гамбургских правил в 1970-е годы, когда ставки фрахта были высоки (например, ставка фрахта Дальневосточной грузовой конференции (ДГК) за 20-футовый контейнер стали составляла около 2000-2 500 долл. США), в настоящее время утратил актуальность из-за изменчивости фрахтовых ставок, которые в результате конкуренции снизились до очень низкого уровня. (Например, средняя ставка фрахта за перевозку разноразмерных грузов (ФАК) в секторе Европа-Азия составляет 150-200 долл. США за двадцатифутовый контейнер-цистерну). Грузоотправители рекомендуют отказаться от системы, которая применяется лишь в силу традиции, и впредь руководствоваться современными критериями.

8. Грузоотправители предлагают применять единые правила ограничения ответственности к обеим сторонам договора перевозки, т.е.

- либо применять заранее установленное правило, как предусмотрено в статье 64,
- либо принцип возмещения реального ущерба, при этом размер компенсации для наиболее мелких грузовых операторов должен быть ограничен определенной страхуемой суммой.

Во втором случае считаем неоправданной сумму в 500 000 единиц специального права заимствования (СПЗ), предложенную на одном из заседаний восемнадцатой сессии согласительной группой во главе с делегацией Швеции при обсуждении вопроса об ответственности грузоотправителя за задержку, произошедшую по его вине. Нам представляется более реалистичной сумма в размере 80 000–100 000 СПЗ. Такая сумма могла бы служить пределом ответственности как для перевозчика, из-за задержки которого был понесен доказанный ущерб, так и для грузоотправителя, если ущерб произошел по его вине.

9. В любом случае и без ущерба для вышесказанного, если делегации все же единогласно решат сохранить метод расчета, основанный на размере фрахта, то выбор более низкого коэффициента, чем уже предусмотрен в Гамбургской конвенции (2,5 размера фрахта) будет шагом назад, который абсолютно неприемлем для грузоотправителей, пользующихся более благоприятными условиями в соответствии с последней конвенцией.

10. В ходе последней сессии в Вене неофициальной группой был предложен проект положений об ответственности грузоотправителя за задержку, произошедшую по его вине, подготовленный на основе документа A/CN.9/WG.III/WP.74. Суть предложения сводится к тому, чтобы лишить грузоотправителя права на ограничение ответственности в двух конкретных случаях: если по его вине было нанесено повреждение судну или если задержка либо повреждение произошли в результате представления неверных сведений о грузе.

11. Согласно данному предложению, ответственность грузоотправителя может быть ограничена только в тех весьма редких случаях, когда задержка не связана с представлением неверных сведений о грузе, при этом предел ответственности предлагается установить не по формуле "однократный или n-кратный размер фрахта", а в размере произвольно выбранной суммы в 500 000 СПЗ.

12. Такое необоснованное с правовой точки зрения предложение приведет к полному нарушению симметрии и равенства условий, в которых находятся перевозчик и грузоотправитель. В связи с этим европейские грузоотправители хотели бы подчеркнуть, что сохранение подобной оговорки в конвенции отрицательно скажется на их отношении к проекту документа и повлияет на то, какую позицию они займут перед своими правительствами, когда встанет вопрос о подписании и ратификации конвенции. Следует также отметить, что грузоотправители считают неприемлемым, что в тексте конвенции не сохранено положений, содержащихся в статье IV(3) Гаагско-Висбийских правил и статье 12 Гамбургских правил, согласно которым грузоотправитель не несет ответственности при отсутствии вины.

13. Тот факт, что грузоотправители отклонили проект, предложенный неофициальной группой, вовсе не означает, как предположили некоторые делегации, что они отказываются от своего требования о сохранении в тексте конвенции положения об ответственности перевозчика за задержку. Такая позиция согласуется с критериями качества услуг, которое можно обоснованно требовать от транспортных предприятий, занимающихся международными грузоперевозками, осуществляемыми на основе принципов "точно в срок" и полной гарантии качества.

14. Грузоотправители отказываются вступать в торг, затеянный лишь для того, чтобы дать перевозчикам возможность добиться пересмотра положений об ответственности за задержку, закрепленных в Гамбургских правилах.

Статья 66

15. Для обеспечения одинаковой трактовки статьи во всех правовых системах представляется целесообразным исключить из английского варианта текста определение "personal", которое ограничивает случаи возникновения ответственности. Это ограничение идет вразрез с законными ожиданиями, которые грузоотправители, как заказчики, вправе возлагать на исполнителей – транспортные компании, которые все более прочно занимают позиции полноценных участников современной морской отрасли.

16. Грузоотправители также весьма настороженно относятся к расширению предусмотренных в статье 66 условий, при которых перевозчик не утрачивает права на ограничение своей ответственности.

Статья 89. Другие конвенции

17. Европейские грузоотправители поддерживают оценку Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ) и разделяют высказанные им опасения по вопросу о применимости проекта конвенции к смешанным перевозкам, заслуживающему более пристального внимания.

18. На наш взгляд, в проекте конвенции целесообразно сохранить статью 27 (исключив статью 90, которая является пагубной), а также статью 89, внося в нее необходимые изменения. Европейские грузоотправители не имеют ничего против нейтрального универсального документа о смешанных перевозках, однако они предпочитают простые решения, способные обеспечить высокую степень предсказуемости. Поэтому они могли бы согласиться на применение единой системы ответственности и возмещения ущерба, но только при условии обеспечения в конвенции действительно равноправного режима. Однако в своем нынешнем виде документ имеет настолько сильный перекося в ущерб грузоотправителей, что на данный момент они вынуждены выступать за применение к неморским этапам перевозки конвенций о перевозке грузов отдельными видами транспорта, поскольку те обеспечивают гораздо лучшую защиту их интересов.

Статьи 75 и 76. Юрисдикция

19. Грузоотправители считают, что в вопросах выбора суда следует добиваться, прежде всего, простоты и предсказуемости, и поэтому они выступают за то, чтобы в конвенции был приведен точный перечень мест, на основе которых

должен определяться компетентный суд, включая места, соотносимые с отдельными этапами перевозки. В данный перечень целесообразно включить и место заключения договора.

20. Включение в текст конвенции максимально полного перечня представляется более предпочтительным решением по сравнению с нынешним вариантом, при котором список мест дополняется положением о полной свободе выбора.

21. Такая свобода выбора создает условия для поиска "удобного суда" и может привести к проведению разбирательств за пределами мест, перечисленных в перечне, и даже в судах стран, не присоединившихся к конвенции.

22. Грузоотправители считают, что предоставленная сторонам свобода договора (см. ниже) должна ограничиваться возможностью выбирать по договоренности одно из оснований для юрисдикции, перечисленных в пунктах (a), (b) и (c) статьи 75.

23. Критерии, перечисленные в подпунктах (a), (b) и (c) пункта 2 статьи 76, на основе которых допускается отход от положений пунктов (a), (b) и (c) статьи 75, являются недостаточно веским основанием для такого отхода. Определение договора на массовые грузы, на котором основано право отступать от положений конвенции, является слишком общим. Оправдать столь серьезное отступление можно лишь в случае значительного ужесточения критериев, определяющих договор на массовые грузы.

24. Кроме того, грузоотправители подчеркивают и необходимость защиты интересов грузополучателей. Пункт 3 статьи 76 такой защиты не обеспечивает. В этот пункт следовало бы включить требование о наличии формального согласия на выбор суда со стороны грузополучателя, в отсутствие которого грузополучатель был бы вправе настаивать на проведении разбирательства в одном из мест, перечисленных в статье 75, по своему выбору.

25. Для обеспечения предсказуемости необходимо, чтобы предусмотренные в конвенции правила назначения суда имели обязательную силу для всех стран-участниц. Предоставление государствам права соглашаться или не соглашаться с положениями конвенции (пункт 4 статьи 76) неоправданно усложнит ее осуществление. По этой причине грузоотправители не поддерживают положения пункта 4 статьи 76, а также предложения, высказывавшиеся по поводу данного пункта делегациями в ходе восемнадцатой сессии.

26. Помимо этого, европейские грузоотправители отмечают, что в конвенции ничего не сказано о порядке судебного производства, возбужденного против грузоотправителей. Этот вопрос следует проработать более подробно для обеспечения сбалансированности и взаимности.

Замечание по вопросу о свободе договора

27. Грузоотправители напоминают о решительных возражениях, которые они высказали в своем предыдущем документе (A/CN.9/WG.III/WP.64) в связи с позицией ряда делегаций, ориентирующихся на полную свободу договора в ущерб интересам мелких и средних грузоотправителей. Их мнение по поводу статей 75 и 76 еще более укрепляет их предубежденность против свободы договора, основанной лишь на недостаточно полном определении договора на

массовые грузы. Стоит отметить, что Гагские и Гамбургские правила также предусматривают большую свободу договора, но в то же время обеспечивают защиту интересов малых и средних грузоотправителей. Взяв за основу хорошо известные положения этих конвенций и исключив отступления, выгодные для одних только перевозчиков, можно было бы вообще обойтись без использования концепции договора на массовые грузы, которая пока что столь плохо проработана.

Выводы

28. На данном этапе по завершении второго чтения проекта документа грузоотправители вынуждены констатировать, что они разочарованы тем направлением, в котором движется работа над текстом, ориентированная в большей степени на реваншистский пересмотр положений Гамбургских правил, чем на модернизацию международных правовых норм в области смешанных морских перевозок, и сомневаются в том, что такой документ будет полезен для регулирования грузоперевозок в ближайшие десятилетия.

29. В настоящее время несбалансированность основных положений документа, в том числе положений об ответственности, столь велика, что грузоотправители с трудом верят в возможность устранить все основные несоответствия до конца работы над проектом. Несмотря на это, они намерены принять конструктивное участие в предстоящей сессии в Нью-Йорке, чтобы попытаться спасти хотя бы то, что еще можно спасти.

30. Европейский совет грузоотправителей (ЕСГ) является организацией, которая представляет интересы европейских промышленных и торговых предприятий в качестве пользователей всех видов транспорта. Под "грузоотправителями" понимаются главным образом компании, которые занимаются производством или сбытом товаров, обеспечивая их поступление в продажу и распространение среди своих клиентов. Морские перевозки являются для них основным средством осуществления международного товарообмена.