



# Генеральная Ассамблея

Distr.: General  
26 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 международных организаций .....	2
A. Государства	2
14. Германия .....	2

---

\* Задержка с представлением настоящей записки обусловлена ее несвоевременным получением.



## **II. Замечания правительств и межправительственных организаций**

### **A. Государства**

#### **14. Германия**

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

##### **a) Общие замечания**

1. Федеральное правительство приветствует усилия ЮНСИТРАЛ по согласованию норм транспортного права на международном уровне. Вместе с тем Германия сожалеет о том, что на изучение всеохватывающего и достаточно сложного проекта конвенции, который был принят Рабочей группой III (Транспортное право) ЮНСИТРАЛ в январе 2008 года и препровожден государствам-членам в конце февраля, было отведено лишь несколько недель. За этот период изучить проект ЮНСИТРАЛ во всех подробностях было невозможно. В этой связи федеральное правительство предлагает в 2009 году продолжить обсуждения в рамках ЮНСИТРАЛ, если на сессии в июне 2008 года станет ясно, что по многим вопросам необходимы дополнительные разъяснения и можно ожидать, что конвенция не будет ратифицирована рядом государств, в особенности государствами – участниками Гаагских правил 1924 года, Висбийских правил 1968 года и Гамбургских правил 1978 года. Необходимо избегать всего того, что может повлечь за собой ратификацию этой конвенции только теми государствами, которые не являются участниками вышеупомянутых конвенций, и лишь появление еще одного правового режима в дополнение к уже существующим, поскольку это сведет на нет усилия по содействию унификации норм транспортного права на международном уровне.

2. Далее федеральное правительство излагает свою точку зрения по некоторым положениям проекта конвенции, которые, по его мнению, нуждаются в улучшении. Сделанные замечания не носят исчерпывающего характера. Федеральное правительство оставляет за собой право внести новые предложения на следующем совещании ЮНСИТРАЛ.

##### **b) Конкретные замечания**

###### **Статья 5 (Общая сфера применения)**

3. Как следует из статей 5 и 1 (1), конвенция распространяется не только на договоры морской перевозки грузов, но и на договоры перевозки грузов морским и другими видами транспорта. Федеральное правительство хотело бы выразить обеспокоенность в связи с установлением в конвенции специальных правил, применимых только к одной части договоров о смешанных перевозках, т.е. к договорам о смешанных перевозках, предусматривающим перевозки морским транспортом. Это приведет к фрагментации права, регламентирующего договоры о смешанных перевозках.

4. У Германии также имеются оговорки в отношении содержания положений о договорах о смешанных перевозках, включающих морскую перевозку. Проект подразумевает, что практически все положения конвенции распространяются на

такие договоры о смешанных перевозках. Сделано лишь одно исключение – для случаев, когда может быть установлена стадия, на которой имело место повреждение груза. В отношении таких случаев в статье 27 говорится, что если повреждение произошло при перевозке груза наземным или воздушным транспортом, то преимущественную силу будут иметь положения другой международной конвенции, регламентирующей наземные или воздушные перевозки. Тем не менее, как указывается ниже, статью 27 нельзя назвать удовлетворительной вследствие тех ограничений, которые она налагает на положения международных конвенций. Кроме того, статья 27 предполагает, что грузоотправитель по договору может представить доказательства того, где именно произошло повреждение. Однако во многих случаях грузоотправитель по договору будет не в состоянии представить такие доказательства. Поэтому статья 27 не имеет большой значимости.

5. Таким образом, следует предположить, что договоры о смешанных перевозках, включающих морскую перевозку, регулируются общими положениями конвенции. Этот вывод представляется не слишком убедительным. Сопоставление положений данного проекта с положениями других конвенций о перевозке грузов, таких как Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов, Конвенция о международной перевозке грузов железнодорожным транспортом или Монреальская конвенция, свидетельствует не только о том, что проект конвенции разрабатывался почти исключительно в расчете на морские перевозки – это явствует, в частности, из пункта 3 статьи 18 и предусмотренного в нем освобождения от ответственности, – но и о том, что в проекте предусмотрена значительно меньшая ответственность перевозчика по сравнению с другими вышеупомянутыми конвенциями. В проекте конвенции нет ничего такого, что позволяло бы применять эти положения не только к договорам морской перевозки, но и к договорам, предусматривающим частичную перевозку груза наземным транспортом.

#### **Статья 12 (Период ответственности перевозчика)**

6. Пункт 3 гласит, что положение в договоре перевозки не имеет силы в той мере, в какой оно предусматривает, что момент получения груза наступает после начала его первоначальной погрузки согласно договору перевозки или что момент сдачи груза наступает до завершения его окончательной разгрузки согласно договору перевозки. Иными словами, это положение можно понимать так, что положение в договоре имеет силу в той мере, в какой оно предусматривает освобождение перевозчика от ответственности в тот период, когда перевозчик или его служащие или агенты распоряжаются грузом, но груз не находится на средствах транспорта. Федеральное правительство обеспокоено таким ограничением ответственности перевозчика. Нет никаких оснований для изменения ранее принятых конвенций и установления имеющего обязательную силу международного правила, которое освобождает морского перевозчика от ответственности за повреждение груза, имевшее место до погрузки груза на морское судно и после разгрузки груза с морского судна. Это положение вызывает обеспокоенность прежде всего из-за введения в проект конвенции такого понятия, как морская исполняющая сторона, поскольку в соответствии с пунктом 1 статьи 20 морская исполняющая сторона несет только ту ответственность, которая возлагается на перевозчика. Положение, освобождающее перевозчика от ответственности за повреждение, происшедшее

до погрузки груза на морское судно и после его разгрузки с морского судна, будет выгодно и морской исполняющей стороне. Таким образом, даже при выполнении условий, установленных в статье 63, ни перевозчик, ни морская исполняющая сторона ответственности нести не будут.

7. Во избежание этого Германия предлагает изложить пункт 3 статьи 12 в следующей редакции:

"3. Для целей определения периода ответственности перевозчика стороны могут согласовать момент и место получения и сдачи груза, однако положение в договоре перевозки не имеет силы в той мере, в какой оно предусматривает, что:

а) момент получения груза наступает после момента, когда перевозчик или любое лицо, указанное в статье 19, фактически получили груз, или

б) момент сдачи груза наступает до момента, когда перевозчик или любое лицо, указанное в статье 19, фактически сдали груз".

### **Статья 13 (Перевозка за рамками договора перевозки)**

8. Согласно статье 13, в едином транспортном документе можно указать, что перевозка осуществляется не только перевозчиком, но и другим лицом. Смысл этого положения неясен. У федерального правительства имеются принципиальные оговорки в отношении этого положения, особенно если транспортный документ является оборотным. В этой связи возникают следующие вопросы: не может ли держатель документа быть поставлен перед фактом ограничения ответственности, о котором перевозчики договорились между собой, от кого именно держатель документа должен требовать сдачи груза и кому следует представлять этот документ на основании статьи 49 проекта конвенции.

### **Статья 20 (Ответственность морских исполняющих сторон)**

9. Согласно статье 20, морская исполняющая сторона несет ту же ответственность, которая возлагается на перевозчика. В пункте 7 статьи 1 указывается, что сухопутный перевозчик является морской исполняющей стороной только в том случае, если он исполняет или обязуется исполнить свои услуги исключительно в районе порта. Увязывать это определение с местом, где оказываются услуги, неуместно, поскольку упаковка груза для транспортировки морем может быть произведена и на суше. Кроме того, транспортные компании, базирующиеся в морских портах, все чаще оказывают услуги, не относящиеся к обязанностям перевозчика. Это показывает, что чисто пространственная привязка может повлечь за собой проблемы с определением терминов.

### **Статья 22 (Задержка в сдаче груза)**

10. В статье 22 сознательно оставлен открытым вопрос о том, следует ли также принимать в расчет подразумеваемые сроки сдачи. Коль скоро остается невозможным – а так это и происходило до сих пор – договориться о том, что используемых по умолчанию процедур в данном случае достаточно, это положение следует исключить, а вопрос о том, отвечает ли перевозчик за

задержки, и если да, то в какой степени, решать на основе применимых норм национального права.

### **Статья 27 (Перевозка до или после морской перевозки)**

11. Правило, установленное в статье 27 для смешанных перевозок, гласит, что при определенных обстоятельствах, когда известно место повреждения груза, положения настоящей конвенции не имеют преимущественной силы по сравнению с положениями другого международного документа. Думается, что этого положения недостаточно. Если известно место, где произошло повреждение груза, к данной стадии перевозки должны также применяться соответствующие нормы национального права. Это обязательно должно быть так в случае, если положения проекта, касающиеся ответственности, не будут изменены, поскольку они разрабатывались почти исключительно в расчете на морскую перевозку. Это особенно хорошо видно из статьи 18 и оснований для освобождения от ответственности, перечисленных в пункте 3. Нет никаких причин воздерживаться от применения соответствующих норм национального права в случае, когда повреждение происходит на сухопутном участке перевозки, включающей как сухопутную, так и морскую перевозку, только потому, что за сухопутной перевозкой последует морская.

12. Кроме того, слова "не имеют преимущественной силы" могут быть неверно поняты, ибо они могут означать, что статья 27 призвана устранить коллизию правовых норм в конвенции, в то время как для такого случая предусмотрена статья 84. Вместо приведенной выше формулировки в статье 27 должно говориться, что настоящая конвенция "не распространяется" на случаи, описанные в подпунктах (а)-(с), но что в этих случаях должны применяться положения указанных конвенций.

### **Статья 32 (Информация для формулирования договорных условий)**

13. Грузоотправитель по договору несет строгую и неограниченную – согласно пункту 2 статьи 81 она и не должна ограничиваться – ответственность в том случае, если информация, предоставленная для формулирования договорных условий, оказывается недостоверной (статья 32, пункт 2). Такой режим ответственности наносит значительный и неоправданный ущерб позиции грузоотправителя по договору по сравнению с правилами ответственности, предусмотренными в отношении перевозчика (статья 61 и далее). Поэтому представляется необходимым по меньшей мере исключить слово "ограничивает" из пункта 2 статьи 81 и, тем самым, дать возможность сторонам договора перевозки договориться об ограничении ответственности грузоотправителя по договору.

### **Статья 33 (Специальные правила об опасном грузе)**

14. Замечания по статье 32 относятся *mutatis mutandis* к правилам в статье 33, касающимся ответственности грузоотправителя по договору за предоставление недостаточной информации в случае перевозки опасного груза.

**Статья 34 (Принятие прав и обязательств грузоотправителя по договору документарным грузоотправителем)**

15. См. замечания по статьям 32 и 33. Федеральное правительство считает, что положение, которое устанавливает те же обязательства для документарного грузоотправителя, что и для грузоотправителя по договору, и тем самым возлагает на документарного грузоотправителя всю полноту ответственности за несоблюдение наряду с грузоотправителем по договору, имеет слишком далеко идущие последствия. Это явно видно из положения об обязательстве грузоотправителя по договору в отношении сдачи груза (статья 28). Важно также иметь в виду, что применение этого положения породит высокий спрос на юрисконсультов среди компаний, занимающихся перевозками и материально-техническим снабжением, поскольку им потребуется информировать своих клиентов о соответствующих юридических последствиях, в частности о неограниченной солидарной и совместной ответственности.

**Статья 36 (Прекращение ответственности грузоотправителя по договору)**

16. Установленная в статье 36 норма в отношении обязательной ответственности грузоотправителя по договору ведет к неоправданному ограничению его прав. Это положение должно быть исключено безо всякой замены.

**Статья 40 (Подпись)**

17. Согласно пункту 2 статьи 40, транспортная электронная запись должна включать электронную подпись перевозчика или лица, действующего от его имени. В этом положении не устанавливается никаких конкретных требований к электронной подписи. Остается неясным, можно ли установить в национальном законодательстве более конкретные требования к электронной подписи по смыслу статьи 40. В интересах правовой определенности федеральное правительство предлагает дать разъяснение в отношении того, что такая возможность имеется.

**Статья 45 (Обязательство принять сдачу груза)**

18. Согласно статье 45, грузополучатель обязан принять сдачу груза. Как явствует из формулировки этого положения, оно применяется также в случаях, когда груз имеет явные повреждения и когда грузополучатель не требует сдачи груза. Как представляется, здесь допущен некоторый перебор. Грузополучатель должен быть обязан принять груз лишь в том случае, если сдача груза требуется.

**Статья 61 (Пределы ответственности)**

19. Согласно статье 61, ответственность перевозчика за нарушения его обязательств по данной конвенции, за исключением задержки в сдаче груза, ограничивается 875 расчетными единицами за место или другую единицу отгрузки или 3 расчетными единицами за один килограмм веса брутто груза. В этом состоит отличие этой конвенции от других конвенций в области транспортного права, поскольку общий объем ограничения ответственности перевозчика применяется не только к потерянному или поврежденному грузу, но и, например, к случаям, когда перевозчик не предоставляет средства транспорта,

когда перевозчик нарушает обязательство представить информацию, предусмотренную статьей 29, или когда он предоставляет недостоверную информацию в транспортном документе. У федерального правительства имеются серьезные оговорки в отношении такого расширения пределов ответственности. Эта обеспокоенность также актуальна в свете обязательной и неограниченной ответственности грузоотправителя по договору в аналогичных случаях.

#### **Статья 81 (Общие положения)**

20. Согласно пункту 2 данной статьи, любое положение договора является ничтожным в той мере, в какой оно исключает или ограничивает обязательства и ответственность грузоотправителя по договору, грузополучателя, контролирующей стороны или документарного грузоотправителя. Федеральное правительство не видит необходимости включать в проект столь всеохватывающее положение. Это особенно справедливо с учетом того, что в проекте конвенции не установлено никаких пределов ответственности в отношении упомянутых сторон, но в отношении перевозчика такие пределы установлены. Стороны договора перевозки должны иметь право как минимум на ограничение ответственности грузоотправителя по договору и ответственности сторон, приравняваемых к грузоотправителю.

#### **Статья 82 (Специальные правила в отношении договоров об организации перевозок)**

21. Правила, предусматривающие свободу договора в рамках договоров об организации перевозок, увязаны с определением, содержащимся в пункте 2 статьи 1. Это определение является весьма расплывчатым. С учетом сферы применения статьи 82 представляется целесообразным сделать это определение более точным.

#### **Статья 84 (Международные конвенции, регулирующие перевозку грузов другими видами транспорта)**

22. Статья 84 признает преимущественную силу только тех конвенций, которые были разработаны для перевозки грузов одним видом транспорта по суше, внутренним водным путям или воздуху и которые уже действовали на момент вступления данной конвенции в силу. Ограничение этого положения действующими конвенциями представляется слишком узким. Вместо этого необходимо положение, которое признавало бы преимущественную силу будущих протоколов о поправках к действующим конвенциям, а также новых конвенций о перевозке грузов по суше, внутренним водным путям и воздуху и конвенций о договорах смешанных перевозок. Поскольку положения проекта конвенции разрабатывались главным образом в расчете на морские перевозки, целесообразно предусмотреть возможность будущего развития правовых норм, касающихся других видов перевозки.