



Генеральная Ассамблея

Distr.: General
14 April 2008
Russian
Original: Arabic

**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, полученные от правительств и межправительственных организаций	2
A. Государства	2
11. Иордания	2



II. Замечания, полученные от правительств и межправительственных организаций

A. Государства

11. Иордания

[Подлинный текст на арабском языке]
[14 апреля 2008 года]

a) Замечания по конкретным положениям

Статья 1

1. В связи с тем, что в Конвенции рассматривается полностью или частично морская международная перевозка грузов, необходимо дать определение понятию "частично" и указать, как оно связано с другими видами перевозки.

2. Определения: к перечню определений следует добавить нижеследующее определение термина "опасные грузы":

"груз, классифицируемый как опасный в соответствии с Международным морским сводом правил о транспортировке опасных грузов (Кодекс IMDG) или согласованными классификациями, принятыми государствами – участниками Конвенции и включенными в действующие международные правила".

3. Определения: к перечню определений добавить следующее определение понятия "получение":

"получение: получение груза исполняющей стороной или ее представителем и ее или его обязательство сдать этот груз в соответствии с условиями перевозки".

4. В пункте 2 статьи 1 используется термин "договор об организации перевозок" и дается соответствующее определение. Встает вопрос о том, как в таком случае называется договор, не являющийся договором об организации перевозок? Если договор не является договором об организации перевозок, то как по-другому можно его назвать?

5. Определения: пункт 5, ""перевозчик" означает лицо, которое заключает договор перевозки с грузоотправителем по договору". Это определение следует дополнить следующим образом:

""перевозчик" означает лицо, которое берет на себя обязательство перевозки груза из одного места в другое в обмен на вознаграждение и которое является одной из сторон договора перевозки".

6. Определения: отсутствует ясность в отношении концепций "исполняющей стороны", как она определяется в пункте 6 (а), и "морской исполняющей стороны", определяемой в пункте 7 в той же статье, поскольку все эти функции в районе порта выполняет сам порт на основании законов и правил, регламентирующих его работу, а не потому, что он действует от лица перевозчика.

7. Согласно определению, содержащемуся в пункте 7 статьи 1, морская исполняющая сторона не вправе выдавать транспортный документ от имени перевозчика, так как транспортный документ может быть выдан только перевозчиком, в отличие от того, что предусматривается в пункте 14 (b) статьи 1. Эту ошибку следует исправить.
8. Определения: пункт 8, "грузоотправитель по договору": предлагается внести следующую поправку:
- ""грузоотправитель по договору" означает лицо, которое отправляет груз перевозчику для транспортировки из одного места в другое и которое является одной из сторон договора перевозки".
9. Упоминание документарного грузоотправителя в пункте 9 статьи 1 и далее ничего не дает без указания его функций и обязательств.
10. Определения: пункт 14 (a), ""транспортный документ" свидетельствует о получении перевозчиком и исполняющей стороной груза в соответствии с договором перевозки". Эта формулировка может быть улучшена: "свидетельствует о получении перевозчиком или исполняющей стороной груза в качестве предмета договора перевозки".
11. Определения: дополнить пункт 14 статьи 1, добавив подпункт (c) следующего содержания, и аналогичным образом дополнить статью 18:
- "c) свидетельствует о том, когда груз был получен грузополучателем/доставлен ему".
12. Определения: пункт 16, ""необоротный транспортный документ" означает транспортный документ, иной чем оборотный транспортный документ". Предлагается следующая поправка:
- ""необоротный транспортный документ" означает транспортный документ, в котором указывается наименование одного грузополучателя, если другому лицу получение этого груза не разрешено".
13. Определение "морское судно" в пункте 25 статьи 1 не устанавливает отличий от понятия "судно". Уточнить это определение можно было бы, добавив к нему прилагательное "мореходное": ""морское судно" означает любое мореходное судно, используемое для перевозки грузов". Это будет соответствовать формулировке статьи 15 (a).

Статья 2

14. Статья 2 "Толкование настоящей Конвенции" гласит следующее:
- "При толковании настоящей Конвенции надлежит учитывать ее международный характер и необходимость содействовать достижению единообразия в ее применении и проявлению добросовестности в международной торговле".
15. Лингвистически правильнее было бы использовать в статье 2 формулировку более общего характера:
- "При толковании настоящей Конвенции надлежит учитывать ее международный характер и необходимость содействовать достижению

единообразия в ее применении и соблюдению принципа добросовестности в международной торговле".

Статья 3

16. В конце текста статьи 3 добавить формулировку: "либо что они уже использовались ими ранее", с тем чтобы она гласила следующее:

"Уведомления, подтверждение, согласие, договоренность, заявление и другие сообщения, указанные в пункте 2 статьи 20, пунктах 1-3 статьи 24; подпунктах 1 (b), (c) и (d) статьи 38; подпункте 4 (b) статьи 42; статье 46; пункте 3 статьи 50; подпункте 1 (b) статьи 53; пункте 1 статьи 61; статье 65; статье 68; и пунктах 2 и 5 статьи 82, должны составляться в письменной форме. Электронные сообщения могут использоваться для этих целей при условии, что такие средства используются с согласия лица, которое их направляет, и лица, которому оно направляется, либо что оно уже использовалось ими ранее".

Статья 4

17. Статью 4 "Применимость возражений и пределов ответственности" следует переработать, так как она является неясной.

Статья 6

18. Статья 6 "Конкретные исключения". Совершенно неоправдано исключение зафрахтованных судов из сферы применения конвенции, особенно если они были зафрахтованы самим перевозчиком. Исключать из системы чартеры опасно.

Статья 12

19. Пункт 2 (b) статьи 12. Окончание периода ответственности перевозчика в момент передачи груза какому-либо органу или третьей стороне. При такой формулировке сдача груза не может быть осуществлена портом, так как во многих случаях период ответственности перевозчика не заканчивается: например, в отношении опасных грузов, которые прибывают по неверным адресам, грузов, выгруженных, но еще находящихся в ведении перевозчика из-за путаницы с товарными знаками и номерами в связи с отсутствием подтверждающих документов по конкретному грузу, грузов, находящихся в перевалке, или принадлежащих перевозчику контейнеров, которые были возвращены в порт пустыми.

20. В статье 12 содержится ряд пробелов в отношении периода ответственности, что осложняет ее применение вместе с другими конвенциями. За основу положений следовало бы взять период ответственности, указанный в Гамбургских правилах.

Статья 13

21. Статья 13 Конвенции, касающаяся перевозки за рамками договора перевозки, является невнятной, ее следует прояснить и уточнить. Как может перевозчик выдать транспортный документ, который не охватывается договором

перевозки и в отношении которого он не берет на себя обязательства по перевозке груза, и применять к нему период ответственности в соответствии с договором перевозки?

Статья 14

22. Пункт 1. В соответствии с этим пунктом перевозчику приходится играть роль порта. Данный текст нереален и неприемлем, так как значительная часть грузов, перевозимых морским путем, складировается и сразу же не сдается.

23. Пункт 2. Данным пунктом роль порта упраздняется, поскольку грузоотправитель и перевозчик получают возможность играть роль порта уже в силу договоренности между собой. Это, возможно, понятно в случае, когда перевозчик является владельцем порта и осуществляет управление им, однако на практике это случается сравнительно редко.

24. В пункт 1 статьи 14 Конвенции после слова "укладка" следует добавить формулировку "маркировку, позволяющую отличить данный груз от других грузов", с тем чтобы он гласил следующее:

"1. Перевозчик в течение периода своей ответственности, как это определено в статье 12 и с учетом статьи 27, обеспечивает надлежащее и тщательное получение, подвозку, обработку, укладку, маркировку, позволяющую отличить данный груз от других грузов, укладку, перевозку, хранение груза, уход за ним, а также его выгрузку и сдачу".

25. Статья 14 отходит от международных правил, касающихся ответственности, в том, что касается выгрузки, перевозки и доставки груза.

Статья 15

26. Это условие применимо только в начале морской перевозки.

27. Конвенция, например, не определяет, что такое надлежащая осмотрительность, которую следует проявить согласно статье 15.

Статья 16

28. В конце статьи 16 Конвенции, касающейся груза, который может стать опасным, следует добавить формулировку следующего содержания: "при условии подготовки заявления, в котором будут указаны причины, побудившие перевозчика принять подобные меры, и если соответствующими органами не были предусмотрены меры, менее вредные для груза".

Статья 18

29. Основания ответственности, подпункт 3 (m), касающийся потери или повреждения груза ("разумные меры по спасанию или попытке спасания имущества на море"). Данный подпункт носит слишком общий характер. Почему потеря или повреждение груза настолько перевешиваются попыткой его спасания на море?

30. Основания ответственности. Пункты 4 и 5 следует включить как один пункт: разделять их нет никакой необходимости, так как они касаются одного и того же исключения.

Статья 20

31. Подпункт (а), пункт 1. Этот подпункт налагает на морскую исполняющую сторону дополнительное обязательство перевозки в другое государство, что противоречит определению морской исполняющей стороны в пункте 7 статьи 1, которое ограничивает ее деятельность пределами порта. Данное положение следует исправить.

Статья 21

32. Пункт 1: "Если ... несет перевозчик ..., то их ответственность является солидарной и совместной": данный текст на арабском языке следует исправить, использовав юридический термин "их ответственность является солидарной".

33. В пункт 1 статьи 21 Конвенции, касающийся солидарной ответственности, добавить слово "ответственностью". В этом случае этот подпункт будет читаться следующим образом:

"1. Если ответственность за потерю, повреждение или задержку в сдаче груза несут перевозчик и одна или несколько морских исполняющих сторон, то их ответственность является солидарной ответственностью, но только в пределах, предусмотренных в соответствии с настоящей Конвенцией".

Статья 22

34. Статья 22 допускает различия в толковании, что приведет к возникновению различных мнений.

Статья 23

35. Исчисление возмещения. Цена на момент сдачи груза и на момент его покупки является разной, особенно если сдача груза затягивается. Желательно, чтобы она определялась на момент, предпочтительный для возмещения ущерба владельцу груза, поскольку цена на момент покупки может быть значительно выше цены на момент сдачи груза, в результате чего владелец груза оказывается в убытке из-за просроченной сдачи груза или изменения маршрута следования судна по коммерческим причинам, которые не являются достаточно вескими.

Статья 27

36. Перевозка до или после морской перевозки. Эту статью необходимо уточнить.

Статьи 29 и 30

37. Слово "разумно" следует исключить, так как оно ослабляет текст.

Статья 36

38. Данный пункт ничего не дает, а лишь осложняет регулируемый вопрос.

Статья 37

39. Без транспортного документа перевозка груза допускаться не должна, и поэтому эту статью следует изменить, либо исключить.

40. Помимо оговоренной информации, в данной статье следует также упомянуть информацию о номере документа и числе подлинников, а также указать на необходимость заявления о выдаче этого документа в соответствии с положениями Конвенции и упомянуть о наименовании страховой компании, номере и дате заключения договора страхования, а также о содержании соглашения сторон договора в целях соблюдения положений Конвенции или соответствующего национального законодательства.

Статья 38

41. В пункт 1 статьи 38 "Договорные условия" следует включить подпункт (е) следующего содержания:

- е) описание опасных грузов гарантом.

Статья 39

42. Пункт 3 статьи 39 следует пересмотреть, поскольку установлено, что перевозчиком является подписавшее договор лицо, а бремя доказывания возлагается на лицо, инициирующее спор.

Статья 41

43. Не ясно положение, содержащееся в пункте 2 статьи 41, так как не понятна формулировка "в них не указывается ее значение".

Статья 42

44. Оговорки в отношении информации о грузе в договорных условиях. Подпункт 1 (а): указывается, что перевозчик может сделать оговорку в отношении информации, касающейся груза, только в том случае, если он знает, что такая информация является неверной. Однако сначала ему следует обратиться к перевозчику с просьбой исправить эту информацию таким образом, чтобы она соответствовала грузу. Желательно было бы разработать общее правило по оговоркам в отношении груза.

Статья 43

45. Доказательственная сила договорных условий. Пункт (с) (ii): нельзя допустить транспортировку контейнеров перевозчиком и исключить идентификационные номера контейнерных пломб, поскольку это подрывает основополагающие принципы данной операции и в результате открывает дверь для подмены груза и его контрабанды и для перевозки запрещенных или опасных предметов. Это подтверждается опытом, и в настоящее время в судах Иордании рассматривается ряд дел, непосредственно связанных с этим.

Статья 44

46. Разве этот термин уже не означает, что фрахт уплачен?

Статья 47

47. Статья 47 (b). Нельзя допустить, чтобы перевозчик ссылался на незнание адреса грузоотправителя. Если адреса всех упомянутых в данном пункте лиц не известны, то кто их может знать? Однако еще более важно то, что данный пункт не касается судьбы груза, особенно если решение нельзя принять в силу его характера, особенностей или той опасности, которую он представляет.

48. Пункт (d). Из данной статьи явствует, что груз уже выгружен с судна в порту назначения. Желательно, чтобы груз оставался на том же судне для возвращения грузоотправителю в связи с отсутствием адреса грузополучателя.

Статья 49

49. Подпункты (e), (f), (g) и (h) являются не ясными и требуют разъяснения.

Статья 54

50. Пункт 2 "Выполнение инструкций перевозчиком". Исключить слова "в любом случае".

Статья 56

51. Данная статья допускает изменения в договоре перевозки, в том числе изменения, упоминаемые в подпунктах 1 (b) и (c) статьи 52, что открывает дверь для контрабанды и перевозки ложно обозначенных запрещенных и опасных грузов и, соответственно, ведет к прекращению ответственности, поскольку, хотя это и допускается в случае ошибки, это предполагает также ответственность за возврат груза, если в результате таких изменений возникают препятствия для сдачи груза.

Статья 59

52. Данная статья предусматривает возможность передачи прав от одной стороны другой, однако как такая передача может быть разрешена без согласия лица, которому осуществляется передача? Об опасности этого свидетельствуют электронные регистры.

53. Данная статья противоречит принципу передачи прав, так как с точки зрения права такая передача требует соблюдения ряда условий, не указанных в данной статье, а это может привести к различным толкованиям, если юридический термин "передача прав" будет использоваться не в том значении, в котором он применен в Конвенции. Он должен заменить любой другой термин во избежание неразберихи, так как между передачей прав и передачей прав на основе индоссамента существуют определенные различия.

54. Положения о передаче, содержащиеся в гражданском кодексе, и их последствия отличны от положений о передаче на основе индоссамента, которые изначально включались в торговый кодекс. В данной статье понятия передачи прав и передачи прав на основе индоссамента смешаны.

Статья 61

55. Совершенно очевидно, что "дату судебного или арбитражного решения" следует изменить на "дату начала судебного разбирательства или передачи дела на арбитраж". Это было бы справедливо, поскольку очевидно, что стоимость груза между моментом начала судебного разбирательства и датой вынесения решения изменится (кроме того, это согласуется с принципами гражданского процесса).

56. Пределы ответственности. Пункт 3 предусматривает исчисление стоимости валюты в единицах специального права заимствования независимо от потерь, которые понесет праводержатель. Об этом же говорится в положении, содержащемся в статье 62, поскольку во многих случаях оплата перевозки груза может не быть эквивалентной цене груза.

Статья 63

57. Статью 63 необходимо пересмотреть и сформулировать ее более четко.

Статьи 64 и 65

58. Статьи 64 и 65 противоречат местному законодательству, которое предусматривает срок в один год.

Статья 65

59. Продление срока для предъявления иска. Предоставляет лицу, которому предъявлен иск, право продлить этот срок в любое время в течение данного срока. В результате истец не сможет предпринять необходимые действия.

Статья 69

60. Пункт 2. Лицо, не подписавшее договор, не может быть связано положениями этого договора (права и обязательства). Отсюда следует, что никакое лицо не может быть связано достигнутой договоренностью сторон, даже если речь идет о юрисдикции суда.

Статья 70

61. Статью 70 следует рассмотреть и уточнить исходя из договора перевозки.

Статья 72

62. Статья 72 создает впечатление, что для защиты владельца груза и держателя других прав необходимо стать стороной Конвенции, так как из текста статьи со всей очевидностью следует, что суды государства, в котором принимаются меры предварительного или обеспечительного характера, утрачивают свои полномочия.

Статья 79

63. Статья 79 открывает широкие возможности для арбитража.

Статья 82

64. Специальные правила в отношении договоров об организации перевозок. Место этой статьи в Конвенции следует изменить ввиду того, что эти правила относятся к числу материально-правовых положений Конвенции и было бы неправильно приводить их после общих положений, которым они должны предшествовать.

Статья 83

65. Специальные правила в отношении живых животных. В этой статье не приводятся причины исключения обязательств перевозчика или невыдачи транспортных документов с указанием количества, типа, веса, места назначения груза и т.д. Необходимо подчеркнуть, однако, что подобных исключений быть не должно и что следует четко заявить о необходимости соблюдения других обязательств, например, представления сертификата о здоровье животных из страны происхождения.

Статья 91

66. Статья 91 требует одобрения парламента Иордании.

b) Общие замечания

67. Проект конвенции требует, чтобы государства, ратифицирующие ее, денонсировали другие международные конвенции, упомянутые в статье 91 главы 18 "Заключительные положения", и принятые на их основании документы. Этот вопрос требует самого тщательного изучения со стороны специализированных органов, с тем чтобы избежать любых отрицательных последствий денонсации этих конвенций, если Иордания захочет подписать рассматриваемую Конвенцию.

68. Необходимость оценки правовых последствий: приведет ли подписание Конвенции к изменению некоторых законодательных актов и правил, например в отношении электронных регистров, вопрос о правомерности и возможности разрешения которых все еще изучается в Иордании. Наш опыт показывает, как легко можно фальсифицировать и изменить содержание таких регистров. Статья 2 проекта конвенции предусматривает необходимость действовать согласно ее положениям.

69. Обязательства, налагаемые как на перевозчика, так и на грузоотправителя, должны быть четкими, с тем чтобы проводилось ясное различие между личностью грузоотправителя и личностью грузополучателя, а в случае отсутствия грузополучателя предусматривалась необходимость возвращения груза грузоотправителю в целях недопущения контрабанды и перевозки запрещенных или опасных грузов из одной страны в другую по подложным адресам.

70. Обратный электронный транспортный документ не совместим с банковским законодательством Иордании, которое запрещает использовать оборотные документы.

71. Морской транспортный документ, известный как коносамент, договором не является, а лишь свидетельствует о наличии договора, что вытекает из

указанных в коносаменте условий, которые для каждого государства регулируются конвенциями, в которых оно участвует, будь то Гамбургские или Висбийские правила, а из настоящего документа не ясно, применяются ли какие-либо условия вообще.

72. В Конвенции не содержится никаких положений, касающихся лицензии на перевозки, на основе которой лицо заключает договор перевозки.
