

**Генеральная Ассамблея**

Distr.: General
20 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, полученные от правительств и межправительственных организаций	2
A. Государства	2
12. Нидерланды	2

* Представление настоящей записки было задержано в связи с ее поздним получением.



II. Замечания, полученные от правительств и межправительственных организаций

A. Государства

12. Нидерланды

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

а) Общие замечания

1. Правительство Нидерландов высоко оценивает усилия ЮНСИТРАЛ, направленные на разработку новой конвенции о договорах международной морской перевозки грузов. Существующие конвенции 1924, 1968 и 1978 годов устарели. Кроме того, эти конвенции не затрагивают важные отрасли морского транспортного права и никак не решают ряд конкретных проблем.

2. Поэтому следует только приветствовать тот факт, что новый проект конвенции:

i) предусматривает обновление морского права, в том числе путем:

aa) введения более сбалансированной системы обязательств перевозчика и его ответственности за утрату, повреждение или задержку грузов,

bb) должного учета того, что современный договор морской перевозки часто предусматривает использование нескольких видов транспорта и что в настоящее время значительная часть грузов перевозится в контейнерах, и

cc) принятия столь нужных правил, которые позволяют с правовой точки зрения поддержать деловые модели электронной торговли в интересах перевозки грузов, а также перевозчиков и других сторон, равным образом заинтересованных в перевозке;

ii) заполняет значительные пробелы в существующем международном морском праве, касающиеся, в частности, разработки новых правил в отношении обязательств перевозчиков, документации и права контроля; и

iii) затрагивает конкретные проблемные области, такие как сдача груза перевозчиком, идентификация перевозчика, положение продавца на условиях FOB согласно транспортному праву и юридические последствия оговорки FIO(S).

3. В целом проект конвенции направлен на существенное совершенствование международного морского права, что, как ожидается, будет способствовать развитию мировой торговли и поэтому заслуживает всеобщего признания. В этой связи на сорок первой сессии ЮНСИТРАЛ в июне/июле 2008 года следует сделать все возможное, чтобы обеспечить поддержку новой конвенции прежде всего со стороны основных торговых стран из различных географических регионов. Если окажется, что для этого потребуются новые

компромиссы по весьма ограниченному кругу вопросов, то к этому следует приложить серьезные усилия.

b) Конкретные замечания

4. Помимо вышеуказанных общих замечаний, мы предлагаем ряд конкретных замечаний юридического и технического характера, которые не должны привести к серьезным изменениям по существу, а призваны лишь прояснить или уточнить решения, уже принятые Рабочей группой.

Статья 1, пункт 24. Определение "груз"

5. Данное положение следует рассмотреть с точки зрения того, можно ли в контексте данной статьи дополнить термин "контейнер" выражением "грузовые автомобильные и железнодорожные транспортные средства". См. ниже наше предложение относительно определения термина "контейнер".

Статья 1, пункт 26. Определение термина "контейнер"

6. В документе A/CN.9/WG.III/WP.102 Нидерланды предложили расширить определение "контейнер", включив в него также понятие "грузовые автотранспортные средства". В свою очередь делегация Швеции дополнила это предложение, порекомендовав включить в это определение "грузовые железнодорожные транспортные средства". Обсуждение этих предложений отражено в пунктах 73-80 доклада последней сессии Рабочей группы (см. A/CN.9/645).

7. В пункте 76 этого доклада говорится, что в целом оба предложения получили широкую поддержку и было отмечено, что если эти предложения будут приняты, то редакционная группа должна рассмотреть весь текст проекта конвенции в связи с использованием терминов "контейнер" и "трейлер". После продолжения обсуждения было решено (см. пункт 82 доклада), что Рабочая группа вернется к предложенному изменению определения термина "контейнер" после рассмотрения пункта 2 проекта статьи 61. Однако Рабочая группа, занятая, как оказалось, другими делами, не смогла вернуться к рассмотрению предложенных изменений в определении термина "контейнер", и, соответственно, весь текст конвенции на предмет использования терминов "контейнер" и "трейлер" пересмотрен не был.

8. В конечном счете термин "контейнер" был дополнен термином "грузовое автомобильное и железнодорожное транспортное средство" только в статьях 26 (1)(b), 28 (3) и 61 (2), а другие статьи, в которых встречается термин "контейнер", вообще не пересмотрены. (Термин "трейлер" упоминается лишь в статье 28 (3), которая была соответствующим образом изменена.)

9. Поэтому мы предлагаем рассмотреть остальные статьи проекта конвенции, в которых упоминается термин "контейнер", с тем чтобы определить, можно ли включить в них, в контексте той или иной статьи, расширенное толкование контейнера как "грузовые автомобильные и железнодорожные транспортные средства", а затем решить, следует ли расширить определение термина "контейнер", включив в него выражение "грузовые автомобильные и железнодорожные транспортные средства", или же использовать это выражение в какой-либо отдельной соответствующей статье.

Статья 15. Конкретные обязательства, применимые в отношении морского рейса

10. Существующий текст подпункта (с) вполне можно понять так, что "любые контейнеры, предоставленные перевозчиком, в которых или на которых перевозится груз," являются неотъемлемой частью морского судна, что, естественно, не имеется в виду. Поэтому этот текст следовало бы изменить следующим образом:

"с) обеспечения и поддержания надлежащего состояния и безопасности трюмов, всех других частей морского судна, на котором перевозится груз, и любых контейнеров, предоставленных перевозчиком, в которых или на которых перевозится груз, в целях его получения, перевозки и обеспечения сохранности".

11. Если вышеуказанный текст является приемлемым, то подпункт (а) пункта 5 статьи 18 следует соответствующим образом переформулировать.

12. Второй вопрос в связи с этим подпунктом заключается в том, что содержащееся в нем положение следует внимательно рассмотреть с целью определить, можно ли включить в него, с учетом его контекста, расширенное толкование понятия "контейнер" как "грузовые автомобильные и железнодорожные транспортные средства". См. наше предложение относительно определения "контейнер" в пункте 9 выше.

Статья 18. Основания ответственности – Пункт 5 (а)

13. Если в статье 15 (с) слово "включая" будет заменено на союз "и", то и в данный подпункт необходимо внести такое же изменение.

14. Второй вопрос в связи с данным подпунктом заключается в том, что содержащееся в нем положение следует рассмотреть на предмет возможного дополнения, с учетом его контекста, слова "контейнер" выражением "грузовые автомобильные и железнодорожные транспортные средства".

Статья 42. Оговорки в отношении информации о грузе в договорных условиях – Пункт 3

15. В начале текста этого пункта термин "контейнер" используется дважды. Поэтому содержащееся в нем положение следует рассмотреть на предмет возможного дополнения, с учетом его контекста, слова "контейнер" выражением "грузовые автомобильные и железнодорожные транспортные средства". См. наше предложение относительно определения термина "контейнер" в пункте 9 выше.

Статья 42. Оговорки в отношении информации о грузе в договорных условиях – Пункт 4

16. В статье 42 (4) (начальная часть), (а) (i), (b) (i) и (b) (ii) термин "контейнер" употребляется пять раз. Поэтому эти положения, с учетом их контекста, следует рассмотреть на предмет возможного дополнения слова "контейнер" выражением "грузовые автомобильные и железнодорожные транспортные средства".

См. наше предложение относительно определения термина "контейнер" в пункте 9 выше.

Статья 43. Доказательственная сила договорных условий – Пункт (с) (ii)

17. Поскольку в этом подпункте термин "контейнер" используется дважды, содержащееся в нем положение следует рассмотреть на предмет возможного дополнения, с учетом его контекста, слова "контейнер" выражением "грузовые автомобильные и железнодорожные транспортные средства". См. наше предложение относительно определения термина "контейнер" в пункте 9 выше.

Статья 49. Сдача груза в том случае, когда оборотный транспортный документ выдан

18. В целом проект статьи 49 основывается на двух основных правовых принципах. Первый заключается в том, что оборотный документ узаконивает лицо, имеющее право на груз после его прибытия в место назначения, а второй – в том, что сама возможность сдачи груза входит в сферу ответственности стороны, отвечающей за груз. Кроме того, учитывая тот факт, что на практике в ряде случаев эти основные правовые принципы, видимо, игнорируются, статья 49 должна поощрять держателя оборотного документа своевременно оповещать о себе перевозчика. Кроме того, эта статья предусматривает, что перевозчик обязан предпринять разумные усилия, чтобы найти держателя, если последний не извещает его о своем местонахождении.

19. Поскольку контролирующая сторона всегда является держателем в случае выдачи оборотного транспортного документа, пункт (d) настоящей статьи можно было бы уточнить, сформулировав его следующим образом:

"Если груз не был сдан по той причине, что перевозчику не известны ни наименование, ни адрес держателя, и, предприняв разумные усилия, перевозчик не в состоянии найти держателя, чтобы запросить инструкции относительно сдачи, либо держатель, получив уведомление о прибытии груза, не требует сдачи груза перевозчиком после его прибытия в место назначения в момент или в течение срока, указанного в статье 45, перевозчик сообщает об этом грузоотправителю по договору, и грузоотправитель по договору дает инструкции в отношении сдачи груза. Если, предприняв разумные усилия, перевозчик не в состоянии найти грузоотправителя по договору, перевозчик сообщает об этом документарному грузоотправителю, а документарный грузоотправитель дает инструкции в отношении сдачи груза".

20. Вышепредлагаемый проект текста не вносит никаких изменений по существу в существующий проект текста данного пункта. Если вышеуказанный проект является приемлемым, то в ходе последующей редакции из первой строки подпункта (e) следует исключить слова "контролирующей стороны".

Статья 50. Груз, оставшийся несданным – Пункт 1 (b)

21. В случае принятия предложения, касающегося статьи 49, следует соответственным образом изменить статью 50 (1) (b), так как в случае выдачи более одного первоначального оборотного транспортного документа совсем не обязательно, чтобы все держатели были контролирующими сторонами. Поэтому

в подпункт 1 (b) следует включить слово "держатель" и изложить его следующим образом:

"b) Держатель, контролирующая сторона, грузоотправитель по договору или документарный грузоотправитель не могут быть найдены или не дают перевозчику надлежащих инструкций согласно статьям 47, 48 и 49".

Статья 50. Груз, оставшийся несданным – Пункт 2 (b)

22. Поскольку в данном подпункте упоминается контейнер, его следует рассмотреть и на предмет возможного дополнения, с учетом его контекста, слова "контейнер" выражением "грузовые автомобильные и железнодорожные транспортные средства". См. наше предложение относительно определения "контейнер" в пункте 9 выше.

Статья 53. Идентификация контролирующей стороны и передача права контроля над грузом

23. В документе A/CN.9/WG.III/WP.81 в эту статью был включен новый пункт 2. Однако при этом не была проведена необходимая корректировка в начале текста пункта 1. Поэтому в первом абзаце пункта 1 следует также предусмотреть возможность исключения в отношении пункта 2. Кроме того, учитывая, что пункт 1 является основным правилом, улучшить первый абзац пункта 1 можно было бы следующим образом:

"1. За исключением случаев, упомянутых в пунктах 2, 3 и 4:".
