



Генеральная Ассамблея

Distr.: General
11 June 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
16. Соединенное Королевство	2

* Задержка с представлением данной записки обусловлена ее несвоевременным получением.



II. Замечания правительств и межправительственных организаций

A. Государства

16. Соединенное Королевство

[Подлинный текст на английском языке]
[11 июня 2008 года]

Введение

1. Правительство Соединенного Королевства признательно за предоставленную возможность высказать замечания по проекту конвенции о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов.
2. Правительство Соединенного Королевства одобряет и поддерживает работу ЮНСИТРАЛ и ММК по разработке правового документа, который заменит действующие конвенции о морских перевозках и позволит на более современной основе, чем это предусматривается в существующих документах, сбалансировать позиции перевозчиков и заинтересованных в грузе сторон применительно к распределению рисков при перевозке грузов.
3. Соединенное Королевство также поддерживает и разделяет установку ЮНСИТРАЛ на то, чтобы такой документ включал новые нормы, отражающие современные реалии и перспективы развития транспортной отрасли, в том числе принцип доставки грузов "от двери до двери" и использование транспортных электронных записей.
4. Соединенное Королевство также решительно поддерживает стремление ЮНСИТРАЛ и ММК к тому, чтобы новый правовой документ способствовал достижению большей согласованности национальных законов о морских перевозках и, насколько это возможно, установлению единообразных норм в этой области. По мнению правительства Соединенного Королевства, способность содействовать достижению этой цели является неперенным условием состоятельности новой конвенции о морских перевозках.
5. Наконец, Соединенное Королевство придает большое значение достижению разумного уровня правовой определенности. Для этого нужен текст, положения которого будут сформулированы достаточно ясно, с тем чтобы указать на преследуемые цели, и который будет реально применим на практике. Считаю, что все потенциальные достоинства новой конвенции реализованы не будут, если ценой ее применения станет неприемлемое усложнение юридической ситуации и рост правовой неопределенности, что приведет к неоправданным, дорогостоящим и, возможно, не поддающимся разрешению судебным спорам. В условиях отсутствия какого-либо единого апелляционного суда, который мог бы выносить имеющие обязательную силу решения о толковании данного документа, отсутствие правовой определенности может привести к тому, что несогласованность в данной сфере будет только усилена.

Общие замечания правительства Соединенного Королевства по тексту в целом

6. Правительство Соединенного Королевства не берется комментировать то, что можно назвать сбалансированностью проекта конвенции с коммерческой точки зрения. Оно никогда не видело своей задачи в том, чтобы способствовать продвижению интересов перевозчиков, грузоотправителей или любых других сторон, имеющих отношение к договорам перевозки грузов. Кроме того, оно считает, что на нынешнем этапе работы над документом было бы нецелесообразно пытаться вносить в него изменения, способные разрушить компромисс, который был ранее достигнут по ряду коммерческих вопросов.

7. С другой стороны, Соединенное Королевство считает необходимым урегулировать технические правовые вопросы, которые, если их не решить сейчас, могут помешать ратификации Конвенции, а в случае ее ратификации затруднить ее практическое применение и в дальнейшем привести к возникновению сложностей, неопределенности и напрасным юридическим издержкам.

8. В целом, Соединенное Королевство считает, что, хотя текст проекта конвенции, безусловно, весьма сложен и местами недостаточно ясно сформулирован, проект конвенции должен все же вполне достаточно хорошо работать на практике. Однако есть две главные области, в которых вероятно возникновение особых проблем и в связи с которыми текст проекта необходимо исправить до того, как он будет утвержден Комиссией. Считаем, что если этого не сделать, то эти проблемы, в худшем случае, станут препятствием для ратификации, а в лучшем – создадут благодатную почву для возникновения споров и тяжб в будущем. Эти две области кратко рассмотрены ниже.

Определение термина "договор перевозки"

9. Согласно его собственным положениям, проект конвенции применяется к "договорам перевозки" (статья 5). Термин "договор перевозки" имеет следующее определение (статья 1.1): "договор, по которому перевозчик за уплату фрахта обязуется перевезти груз из одного места в другое. Такой договор предусматривает морскую перевозку и может предусматривать перевозку другими видами транспорта в дополнение к морской перевозке".

10. Эта формулировка, если ее толковать буквально, явно подразумевает, что для применения конвенции необходимо, чтобы договор прямо или косвенно предусматривал морскую перевозку груза. Как уже неоднократно отмечалось, во многих договорах по вполне обоснованным коммерческим соображениям либо вообще не указывается способ перевозки, либо указывается сразу несколько возможных вариантов. Если же вид транспорта в договоре конкретно не указан, то, согласно одной из точек зрения, конвенция к нему применяться не будет, за исключением разве только тех случаев, когда в его положениях можно усмотреть косвенное требование о морской перевозке.

11. На разных этапах работы над проектом в него предлагалось включить формулировку, которая бы указывала на то, что договор, допускающий возможность морской перевозки, считается "договором перевозки" лишь в том случае, если груз действительно перевозился морем. Пока что все такие предложения отклонялись. Соединенное Королевство считает, что в отсутствие

такой формулировки конвенция будет применяться к любым грузам, перевозка которых полностью или частично осуществляется морем, если только в договоре допускается возможность такой перевозки. Однако из самой конвенции однозначного вывода по данному вопросу сделать нельзя.

12. Такую ситуацию нельзя назвать удовлетворительной. Она может привести к тому, что конвенция, в случае ее принятия, будет иметь неполную и неопределенную сферу применения. Такая вероятность возрастает и из-за предусмотренного в статье 5 требования о том, что согласно договору перевозки в каком-либо договариваемом государстве должно находиться одно из следующих мест: место получения груза, порт погрузки, место сдачи груза или порт разгрузки. Это значит, что, если ни место получения груза, ни место его сдачи не находится в одном из договариваемых государств, а в договоре не указан ни порт погрузки, ни порт разгрузки, то конвенция не будет применяться даже в тех случаях, когда порты погрузки и разгрузки фактически находятся в договариваемых государствах.

13. По мнению Соединенного Королевства, до того как проект конвенции будет одобрен Комиссией, необходимо исправить определение термина "договор перевозки", а также положения статьи 5, с тем чтобы однозначно включить в сферу применения конвенции все морские перевозки, при которых фактический порт погрузки или фактический порт разгрузки находится в одном из договариваемых государств, и чтобы позволить суду принимать во внимание не только условия договора перевозки, но и фактически использовавшийся способ перевозки груза.

14. Соединенное Королевство считает, что столь важный вопрос, как сфера применения конвенции, необходимо урегулировать уже сейчас, а не откладывать на более позднее время.

Глава 9. Сдача груза; Глава 11. Передача прав

15. Проект конвенции содержит новую и проблематичную главу о сдаче груза. Это преследует похвальную цель – дать ответы на следующие правовые вопросы: на каком этапе грузополучатель становится обязан принять сдачу груза; какими мерами защиты располагает перевозчик на случай нарушения грузополучателем этого обязательства; какие шаги должен предпринять перевозчик для обеспечения сдачи груза надлежащему лицу; какими средствами защиты располагает перевозчик на случай, если груз остается невостребованным грузополучателем или если держатель оборотного транспортного документа не требует сдачи груза или требует сдачи, но при этом не передает или не может передать оригинал транспортного документа.

16. По мнению правительства Соединенного Королевства, эта глава, возможно, создаст больше проблем, чем решит, и в своем нынешнем виде является более чем неудовлетворительной. В частности, статья 49, призванная решить проблему сдачи груза без предъявления коносамента, может подорвать функцию оборотного транспортного документа в качестве товарораспорядительного документа, не защищая при этом перевозчика от риска возникновения ответственности; кроме того, она может создать дополнительные возможности для мошенничества, будет по-прежнему обязывать перевозчика требовать гарантий перед выполнением инструкций контролирующей стороны или

грузоотправителя и, в конечном итоге, будет мало полезной для любой из сторон.

17. Допускаем, что? для того чтобы как-то урегулировать давнюю проблему, связанную со сдачей груза без предъявления коносамента, возможно, потребуется внести некоторые изменения в действующее законодательство. Соединенное Королевство не возражает против реформы как таковой. Однако недостаток предлагаемой статьи 49 состоит в том, что она позволяет мало чего достичь, кроме значительного усложнения существующей ситуации и усиления правовой неопределенности. Еще один ее недостаток заключается в том, что, если она все же будет принята, она будет препятствовать более адекватному и всестороннему реформированию соответствующих правовых норм. Наконец, Соединенное Королевство никак не может поддержать реформу, которая будет способствовать мошенничеству.

18. Соединенное Королевство считает, что ЮНСИТРАЛ следует продолжить работу над вопросами, затронутыми в главе 9 проекта конвенции, прежде чем представить на утверждение готовый текст. Главу 9 следует взять за основу для дальнейшего исследования. По мнению Соединенного Королевства, эта глава не достаточно проработана и в случае ее принятия поставит под угрозу ратификацию проекта конвенции.

19. Что касается главы 11, касающейся передачи прав, то Соединенное Королевство считает, что ее проект пока слишком схематичен, чтобы способствовать определенности или согласованию национальных законов. К тому же ее применение не должно обуславливаться теми же условиями, что и остальные разделы конвенции. Для того чтобы эта глава могла в дальнейшем приносить реальную пользу грузоотправителям, грузополучателям и перевозчикам, ее необходимо дополнительно доработать и уточнить.

Вывод

20. Соединенное Королевство признательно за предоставленную возможность высказать замечания по тексту проекта конвенции. Оно поддерживает усилия ЮНСИТРАЛ и считает, что проект конвенции обладает рядом потенциальных достоинств, однако оно также придерживается мнения о том, что, прежде чем текст конвенции будет утвержден Комиссией, в него необходимо внести ряд важных изменений, а именно:

а) определение термина "договор перевозки" следует переработать таким образом, чтобы в той или иной мере учитывался факт перевозки груза морем;

б) главу 9 о сдаче груза и главу 11 о передаче прав следует исключить из конвенции и продолжить работу над их изучением. Считаем, что если ЮНСИТРАЛ в дальнейшем разработает отдельный правовой документ (конвенцию или типовой закон – можно решить позднее), в котором будут рассмотрены такие вопросы, как сдача груза и передача прав, а возможно, и некоторые другие (например, права контролирующей стороны), то это будет отвечать интересам всего морского и торгового сообщества. Считаем, что таким образом можно будет скорее добиться согласования норм национального законодательства, чем с помощью имеющегося текста.

21. Если предложение, высказанное в подпункте (b) выше, не будет принято, то Соединенное Королевство предлагает в качестве альтернативы предоставить договаривающимся государствам право заявить об отказе от применения этих глав или хотя бы главы 9.
