



# Генеральная Ассамблея

Distr.: General  
15 April 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
3. Новая Зеландия .....	2
4. Дания .....	4



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

### **A. Государства**

#### **3. Новая Зеландия**

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

##### **Введение**

1. Правительство Новой Зеландии приветствует возможность высказать замечания по проекту конвенции о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов.

2. Правительство Новой Зеландии выражает поддержку цели проекта конвенции, которая заключается в том, чтобы обеспечить гармонизацию, актуализацию и более высокую степень кодификации действующих в настоящее время правовых норм, регулирующих ответственность морских перевозчиков.

3. Правительство Новой Зеландии хотело бы высказать свои замечания по следующим трем аспектам проекта конвенции:

a) определение договора об организации перевозок и возможность отступлений от положений конвенции на основании такого договора;

b) пределы ответственности;

c) доступ к записям и документам.

##### **a) Определение договора об организации перевозок и возможность отступлений от положений конвенции на основании такого договора**

4. В настоящее время Новая Зеландия руководствуется положениями Гаагско-Висбийской конвенции, которая устанавливает обязательный правовой режим и не допускает никаких отступлений от этого режима на основании договора. В Новой Зеландии отрасль перевозок действует в рамках согласованной системы уже более ста лет, и за это время целостность этой системы не нарушалась, что могло бы произойти при наличии положений о возможности отступлений на основании договора.

5. Правительство Новой Зеландии считает, что заложенная в договоре об организации перевозок возможность отступлений от положений проекта конвенции является нежелательной, так как, во-первых, это противоречит общему принципу гармонизации и, во-вторых, чревато злоупотреблениями в отношении более слабой стороны на переговорах.

6. Содержащееся в пункте 2 статьи 1 определение "договора об организации перевозок" является слишком широким и может охватывать весьма мелких грузоотправителей по договору, поскольку отступления от положений конвенции на основании договора об организации перевозок были бы возможны даже в отношении всего лишь двух контейнеров.

### **Гармонизация**

7. Возможность отступлений от положений конвенции может поставить под угрозу саму ее эффективность, поскольку одна из главных целей конвенции заключается в гармонизации норм, регулирующих ответственность морских перевозчиков. Частое обращение к возможности отступлений от установленных положений на основании договора может привести к тому, что конвенция внесет в сферу правового регулирования существенный элемент неопределенности.

8. Реакция новозеландских страховых компаний свидетельствует о том, что такая неопределенность отнюдь не способствует эффективному управлению рисками.

### **Возможность нарушения равновесия сил при проведении переговоров о заключении договора**

9. В силу того, что данное определение является настолько широким, применение статьи 82 чревато тем, что грузовладельцы Новой Зеландии могут пострадать от доминирующего влияния перевозчиков. Протяженные торговые пути Новой Зеландии обслуживает относительно небольшое число перевозчиков, что делает ее уязвимой для возможных злоупотреблений на основании договоров об организации перевозок.

10. Получение грузовладельцами каких-либо преимуществ благодаря гибкости и свободе заключения договора будет зависеть от их коммерческой искушенности и их возможности вести переговоры. Более узкое определение "договора об организации перевозок" могло бы обеспечить разграничение интересов мелких грузовладельцев и интересов более крупных и более искушенных в коммерческом отношении грузовладельцев.

### **Позиция Новой Зеландии**

11. Правительство Новой Зеландии считает, что статью 82, допускающую возможность отступлений от положений проекта конвенции, следует исключить. Вместе с тем, в случае необходимости ее сохранения, правительство Новой Зеландии выступает за уточнение определения "договор об организации перевозок".

12. Делегация Новой Зеландии предлагает следующее альтернативное определение:

"Договор об организации перевозок" означает договор, который предусматривает перевозку не менее 500 контейнеров груза или 7 500 таможенных тонн (одна таможенная тонна равняется одному кубическому метру или одной метрической тонне в зависимости от того, что больше) серией из трех или более партий в течение установленного срока, продолжительностью не менее одного года".

### **b) Пределы ответственности**

13. Правительство Новой Зеландии поддерживает предложенные в пункте 1 статьи 61 пределы ответственности, но в то же время будет удовлетворено любыми другими пределами ответственности, предусматривающими незначительное превышение уровней, установленных в соответствии с режимом

Гаагско-Висбийской конвенции, которым в настоящее время руководствуются участники морских перевозок в Новой Зеландии.

**с) Доступ к записям и документам**

14. Правительство Новой Зеландии всегда решительно поддерживало пункт 6 статьи 24, касающийся предоставления доступа к записям и документам в случае какой-либо фактической или предполагаемой потери или повреждения груза. Эта поддержка остается неизменной.

**4. Дания**

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

15. Правительство Дании неизменно поддерживало деятельность Рабочей группы III ЮНСИТРАЛ по разработке новой конвенции о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов.

16. В этой связи Дания подчеркивала важность следующих трех основных факторов: во-первых, конвенция должна обладать реальным потенциалом, способным обеспечить широкую международную гармонизацию; во-вторых, конвенция должна отражать потребности современных международных перевозок и, таким образом, содействовать международной торговле; и, в-третьих, конвенция должна обеспечивать справедливое равновесие интересов перевозчиков и грузоотправителей по договору.

17. По мнению Дании, представленный Комиссии проект конвенции отражает эти три основных фактора и способен внести значительный вклад в развитие мирового судоходства, а значит и мировой торговли. Стремясь к достижению этой цели, государства-участники проявили твердую решимость и готовность к компромиссам, что позволило обеспечить в этом всеобъемлющем документе справедливое общее равновесие интересов. Для сохранения этого общего равновесия крайне важно не вносить никаких изменений в компромиссы, достигнутые по конкретным вопросам. Проект конвенции должен рассматриваться как единое целое.

18. Вместе с тем, для отражения в тексте конвенции принятых решений необходимы определенные незначительные технические изменения правового характера, а также некоторые пояснения. Мы уверены в том, что Комиссия сумеет согласовать эти второстепенные вопросы.

19. В этой связи Дания решительно выступает за то, чтобы Комиссия одобрила проект конвенции в той форме, в которой он был ей представлен, не нарушив хрупкое общее равновесие, которое было достигнуто с помощью ряда компромиссных решений, принятых в ходе подготовки этого всеобъемлющего документа.