



# Генеральная Ассамблея

Distr.: General  
18 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
7. Чешская Республика .....	2
8. Республика Корея .....	3



## II. Замечания правительств и межправительственных организаций

### A. Государства

#### 7. Чешская Республика

[Подлинный текст на английском языке]

[15 апреля 2008 года]

1. Чешская Республика приветствует завершение Рабочей группой III ЮНСИТРАЛ работы над проектом конвенции по вопросам, касающимся морской международной перевозки грузов. Чешская Республика считает предпочтительным, чтобы проект конвенции регулировал только морскую международную перевозку грузов и только в рамках сферы действия, соответствующей существующим в настоящее время международным механизмам (на условиях "порт-порт").

2. Что касается отдельных положений проекта конвенции, то Чешская Республика считает целесообразным включение в него механизма ответственности перевозчика за потерю или повреждение груза, а также задержку в его сдаче (статья 18). Чешская Республика поддерживает также увеличение предельного срока для предъявления иска по сравнению с соответствующими положениями Гаагских и Гаагско-Висбийских правил, а также принятие двухгодичного предельного срока, как это предусмотрено в Гамбургских правилах.

3. Определенной уступкой Гамбургским правилам является применение главы 14 (Юрисдикция) и главы 15 (Арбитраж). Однако с этим компромиссом можно согласиться.

4. Чешская Республика считает целесообразным предусмотреть в главе 3 и главе 8 положения об использовании электронных транспортных записей в качестве альтернативы транспортным документам.

5. Чешская Республика также решительно поддерживает положение о вступлении конвенции в силу после уведомления о сдаче на хранение двадцатой ратификационной грамоты, ибо это придаст конвенции универсальный характер. В противном случае конвенция будет представлять собой лишь четвертый по счету свод правил морской международной перевозки грузов после таких действующих в настоящее время международных механизмов, как Гаагские, Гаагско-Висбийские и Гамбургские правила.

#### **Вывод:**

6. Чешская Республика будет приветствовать ограничение сферы действия проекта конвенции исключительно морской перевозкой, что превратит конвенцию в уникальный и универсальный механизм, который в будущем мог бы заменить ныне действующие механизмы, предусмотренные в Гаагских, Гаагско-Висбийских и Гамбургских правилах.

## 8. Республика Корея

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

### а) Общие замечания

7. Республика Корея считает, что новый проект конвенции должен в значительной степени способствовать международной унификации морского права и обеспечению предсказуемости для различных отраслей. Она поддерживает ряд вновь принятых или измененных положений проекта конвенции, например положений, касающихся электронных документов, задержек, смешанных перевозок, права на контроль и скрытых повреждений. Тем не менее она полагает необходимым продолжить рассмотрение и обсуждение вопросов, касающихся предельной суммы компенсации (статья 62) и договоров об организации перевозок (статья 82).

### б) Конкретные положения

#### i) *Предельная сумма компенсации (статья 62)*

8. Согласно проекту конвенции предельная сумма ответственности перевозчика за нарушение обязательств составляет 875 СПЗ за место или 3 СПЗ за кг, что даже выше, чем уровень, установленный в Гамбургских правилах (835 СПЗ за место или 2,5 СПЗ за кг). Как и на двадцать первой сессии Рабочей группы, Республика Корея выступает против таких ставок, исходя из того, что она только что приняла ставки согласно Гаагско-Висбийским правилам, пересмотрев в июле 2007 года раздел морского права Торгового кодекса Кореи. В этой связи принятие таких ставок, которые значительно превышают новый уровень, принятый в рамках пересмотренного внутреннего законодательства, может обернуться чрезмерным бременем для национальных перевозчиков.

9. Кроме того, учитывая тот факт, что новые методы упаковки, позволяющие грузоотправителю по договору разбивать груз на максимально возможное количество мест, могут привести к дополнительному увеличению ответственности для перевозчиков, установление более высоких пределов ответственности может стать для последних неоправданно тяжелым бременем. Поэтому Республика Корея придерживается мнения, что установленный в проекте конвенции предельный уровень является слишком высоким и что для коммерческих целей следует использовать предельный уровень, предусмотренный в Гаагско-Висбийских правилах.

#### ii) *Договоры об организации перевозок (статья 82)*

10. Что касается статьи 82, исключающей договоры об организации перевозок из сферы применения конвенции, то Республика Корея обеспокоена тем, что изложенное в пункте 2 статьи 1 определение договора об организации перевозок которое не предусматривает конкретной пороговой величины объема для такого договора, является слишком расплывчатым и позволяет крупным грузоотправителям по договору легко отступать от своих обязанностей или ответственности по конвенции, лишая при этом мелких грузоотправителей по договору достаточно надежной защиты.

11. В этой связи Республика Корея предлагает доработать изложенное в пункте 2 статьи 1 определение, включив в него такие конкретные указания в отношении применения положений о договоре об организации перевозок, как минимальный объем грузовой партии, ниже которого отступление от конвенции не допускается, с тем чтобы исключить возможные злоупотребления статьей 82 с целью уклонения от императивных обязательств или от ответственности по конвенции.

*iii) Анализ затрат и выгод*

12. Республика Корея хотела бы просить Секретариат ЮНСИТРАЛ провести тщательный анализ затрат и выгод в связи с осуществлением Конвенции, результаты которого могли бы помочь каждой стране или отрасли четко оценить все преимущества и недостатки положений проекта конвенции с точки зрения своих собственных интересов.

---