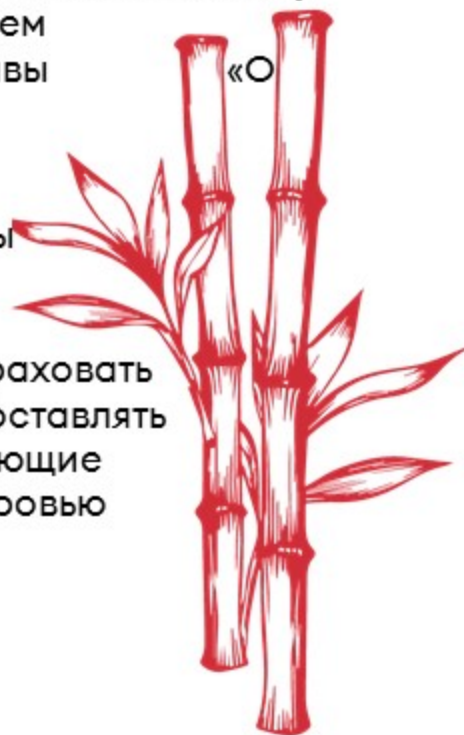


## Новая редакция Кодекса торгового мореплавания КНР

### 1. Права и обязанности участников морских перевозок.

Новая редакция Кодекса повышает правовую определенность, устанавливая права и обязанности для всех участников морских перевозок.

- Определение «Фактического перевозчика». Новая редакция Кодекса определяет Фактического перевозчика, как физическое или юридическое лицо, которое: привлечено основным перевозчиком и осуществляет полностью или частично исполнение обязательств по перевозке. Фактические перевозчики имеют те же права и обязанности, как и основные перевозчики.
- Права и обязанности перевозчика и грузополучателя при отсутствии коносамента. В случае отсутствия коносамента или иного транспортного документа, Кодекс уточняет, что права и обязанности между перевозчиком и грузополучателем определяются положениями главы морской перевозке грузов».
- Обязанность страхования ответственности. В целях защиты прав пассажиров Кодекс обязывает перевозчиков и фактических перевозчиков страховать свою ответственность или предоставлять финансовые гарантии, покрывающие смерть и причинение вреда здоровью пассажиров.



## 2. Унифицированные правила для внутренних и международных морских перевозок.

Новая редакция Кодекса упраздняет ранее существовавшие исключения, применимые к внутренним морским перевозкам. Ключевые последствия этого:

- Ответственность перевозчиков: правила ответственности применяются единообразно ко всем морским грузовым перевозкам на территории КНР;
- Единый размер компенсации пассажирам: новая редакция Кодекса устанавливает единые лимиты ответственности за причинение смерти или вреда здоровью пассажиров, как при осуществлении внутренних, так и международных перевозок.

## 3. Регулирование договоров морской перевозки правом КНР

Согласно новой редакции Кодекса, если порт погрузки или порт выгрузки по договору международной морской перевозки находится на территории Китая, к такому договору подлежат применению положения главы о морской перевозке грузов Кодекса. Данная норма имеет приоритет и применяется независимо от выбора права, сделанного сторонами в договоре.

Ожидается, что китайские суды и арбитражные учреждения будут исходить из императивности данной нормы. Иностранное судебное решение, игнорирующее данное положение, могут быть не признаны в Китае.

#### 4. Правовое регулирование Электронных транспортных записей.

В виду активной цифровизации отрасли, новая редакция Кодекса устанавливает правовые основы использования Электронных транспортных записей (далее – «ЭТЗ»).

Ключевые положения:

- Использование ЭТЗ допускается по соглашению сторон (перевозчика и грузоотправителя);
- ЭТЗ имеет ту же юридическую силу, что и бумажный коносамент, при условии соответствия предъявляемым требованиям (целостность, возможность идентификации эмитента и владельца, и прочее);
- Свободная конвертация бумажных документов в ЭТЗ.

Эти поправки приводят законодательство Китая в соответствие с международными стандартами, в частности, с Типовым законом ЮНСИТРАЛ об электронных передаваемых записях.

#### 5. Заключение.

Для компаний, работающих с Китаем, поправки в Кодекс означают повышение правовой определённости и снижение регуляторных рисков. При этом, крайне важно проанализировать поправки, в особенности, императивное требование о применении китайского законодательства ко всем контрактам, затрагивающим китайские порты, и оперативно адаптировать свою договорную и операционную деятельность к этим изменениям.