



Генеральная Ассамблея

Distr.: General
5 August 2008

Russian
Original: English

Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли Сорок первая сессия

Краткий отчет о 873-м заседании,
состоявшемся в Центральном учреждении, Нью-Йорк, в пятницу, 20 июня 2008 года, в 10 ч. 00 м.

Председатель: г-н Ильескас..... (Испания)

Содержание

Окончательная доработка и принятие проекта конвенции о договорах
полностью или частично морской международной перевозки грузов
(продолжение)

* Краткий отчет о дальнейшем ходе заседания не был подготовлен.

В настоящий отчет могут вноситься поправки.

Поправки должны представляться на одном из рабочих языков. Они должны быть изложены в пояснительной записке, а также внесены в один из экземпляров отчета. Поправки должны направляться *в течение одной недели с момента выпуска настоящего документа* на имя начальника Секции редактирования официальных отчетов, комната DC2-750 (Chief, Official Records Editing Section, room DC2-750, 2 United Nations Plaza).

Любые поправки к отчетам о заседаниях этой сессии будут сведены в единый документ, содержащий только исправления, который будет издан вскоре после окончания этой сессии.



Заседание открывается в 10 ч. 10 м.

Окончательная доработка и принятие проекта конвенции о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов (продолжение) (A/CN.9/642, A/CN.9/645, A/CN.9/658 и Add.1–13)

1. **Председатель**, отвечая на запросы относительно методов работы Комиссии, поступившие на предыдущем заседании, обращает внимание на пункт 11 документа A/CN.9/653 "Правила процедуры и методы работы ЮНСИТРАЛ", в котором уточняется понятие консенсуса в работе Комиссии. В подпункте с) пункта 11 описана роль председателя при определении факта существования консенсуса и предусмотрено проведение голосования, если какая-либо делегация официально заявляет о несогласии с этим определением. Хотя в текущей практике такое случается редко, члены Комиссии имеют право на возражение.

Проект статьи 50 (Груз, оставшийся не сданным)

2. **Г-н Мольманн** (наблюдатель от Дании) говорит, что проекты статей 49 и 50 тесно связаны друг с другом. Проект статьи 49 направлен на то, чтобы сделать возможной сдачу груза без транспортного документа, тогда как в проекте статьи 50 предусмотрены указания перевозчику о том, как распорядиться грузом, если он не может быть сдан. Оратор расценивает эти статьи как альтернативные возможности, которые не обязательно должны использоваться последовательно. Перевозчик может следовать процедурам, указанным в проекте статьи 50, до применения процедур, указанных в проекте статьи 49, или может использовать их одновременно.

3. **Г-н Рапацкос** (Греция), обращая внимание на письменные замечания своей делегации (A/CN.9/658/Add.10, пункт 13), говорит, что делегация Греции согласна с толкованием проекта статьи 50, представленным датской делегацией, но считает, что текст нуждается в дополнительном уточнении.

4. **Г-н Имору** (Бенин) при поддержке **г-на ас-Саида** (Египет), **г-на Эгбадона** (Нигерия), **г-на Нгоя Касонго** (наблюдатель от Демократической Республики Конго), **г-жи Траоре** (наблюдатель от Буркина-Фасо), **г-на Мулопо** (наблюдатель от Конго), **г-на Биго** (наблюдатель от Кот-д'Ивуара) и **г-на Лувамбано** (наблюдатель от Анголы) говорит, что во многих

государствах согласно внутреннему законодательству перевозчик не может уничтожить несданный груз, а должен передать его таможенным органам. Уничтожение груза является серьезным шагом, поэтому подпункт b) пункта 2 должен содержать такую же фразу, то есть "в соответствии с нормами права или нормативными актами того места, где находится груз в данный момент", которая содержится в подпункте с) пункта 2 в отношении продажи несданного груза.

5. **Г-жа Слеттемён** (Норвегия) говорит, что делегация ее страны согласна с тем, что перевозчик должен иметь возможность применить положения проекта статьи 50 без требования применять проект статьи 49, но такое толкование не вытекает из нынешнего текста. Понимание этого должно быть отражено в докладе Комиссии, а также четко обозначено в тексте.

6. **Г-н Майер** (Швейцария) говорит, что у него нет твердого мнения относительно позиции наблюдателя от Дании, но он не понимает, каким образом эта позиция может быть увязана с текстом проекта статьи 50. Употребление слов "только в том случае, если" во вводной части пункта 1 подразумевает, что перечень событий, предусмотренных подпунктами а)–е), является исчерпывающим, а подпункт b) подразумевает, что перевозчик должен сначала осуществить процедуры, предусмотренные в проектах статей 47, 48 и 49. Что касается подпункта b) пункта 2, то делегация Швейцарии выступает за сохранение нынешнего текста.

7. **Г-н Ибраима Халил Диалло** (Сенегал) говорит, что, поскольку уничтожение груза – это серьезный вопрос, делегация Сенегала поддерживает поправку, предложенную Бенином. В других отношениях текст проекта статьи 50 является достаточно ясным.

8. **Г-н Шарма** (Индия) говорит, что он согласен с тем, как представитель Швейцарии толкует проект статьи 50. Процедура в отношении обращения с грузом, считающимся не сданным, которая предусмотрена в проекте статьи 50, может быть начата только после полного осуществления процедуры, предусмотренной в проекте статьи 49.

9. **Г-н Мольманн** (наблюдатель от Дании) говорит, что предложение представителя Бенина является полезным; делегация Дании согласна с толкованием, согласно которому любое уничтожение груза в соответствии с подпунктом b) пункта 2 должно соответствовать местным законам и нормативным

актам. Отвечая представителю Швейцарии, оратор отмечает, что в пункте 1 проекта статьи 50 предусмотрены пять различных ситуаций, в которых груз может считаться не сданным, при этом пятая ситуация сводится просто к тому, что груз не может быть сдан перевозчиком по иным причинам. На то, что эти пять ситуаций являются альтернативными, а не кумулятивными, четко указывает слово "или" в конце подпункта d) пункта 1. Однако отражение такого толкования статьи в докладе поможет избежать любого неправильного понимания.

10. **Г-н ван дер Зил** (наблюдатель от Нидерландов) говорит, что иногда уничтожение груза может быть единственным вариантом, например, если груз серьезно поврежден или подвержен порче, но этот вариант должен быть крайней мерой. Предложение Бенина представляет собой полезное добавление к тексту. Оратор согласен с представленным датской делегацией толкованием взаимосвязи между проектами статей 49 и 50; нет необходимости менять текст в связи с этим, а просьба включить в доклад Комиссии пояснения к этим положениям должна быть удовлетворена.

11. Возможно, по итогам неофициальных консультаций относительно проекта статьи 49 в подпункт b) пункта 1 проекта статьи 50 потребуется включить термин "держатель".

12. **Г-н Альба Фернандес** (Испания) говорит, что он согласен с представленным датской делегацией толкованием взаимосвязи между проектами статей 49 и 50, да и между проектами статей 47 и 48. Для ограждения своих интересов перевозчик должен иметь возможность приступить к процедурам, разрешенным согласно проекту статьи 50, без предварительного использования процедур, предусмотренных в проектах статей 47, 48 или 49. Нынешняя формулировка проекта статьи 50 достаточно ясна, но можно избежать путаницы, исключив подпункт b) пункта 1, который не представляется абсолютно необходимым, поскольку эта ситуация предусмотрена в подпункте a) пункта 1.

13. **Г-н Сато** (Япония) говорит, что предложение представителя Бенина следует тщательно отредактировать с целью уточнения процедуры. Если существует закон или нормативный акт относительно уничтожения в месте, где находится груз, то перевозчик, разумеется, должен действовать в соответствии с ними; однако если поправка будет понята таким образом, что перевозчик должен обязательно получить разрешение какого-либо органа

власти, это необоснованно ограничит его действия. Может возникнуть срочная необходимость уничтожить груз по причинам безопасности при отсутствии какой-либо установленной процедуры.

14. **Г-н Шевцов** (Беларусь) предлагает поместить фразу "в соответствии с нормами права или нормативными актами того места, где находится груз в данный момент" во вводную часть пункта 2, с тем чтобы она применялась ко всем подпунктам. Кроме того, он предлагает добавить фразу "по причинам, которые не зависят от перевозчика" в конец подпункта e) пункта 1, с учетом серьезных последствий ситуации, когда груз считается не сданным.

15. **Г-н Миллер** (Соединенные Штаты Америки) говорит, что делегация его страны в целом поддерживает сохранение проекта статьи 50 в нынешней форме. Условия, перечисленные в подпунктах a)–e) пункта 1, являются альтернативными, а не кумулятивными. При надлежащей редакции предложение представителя Бенина может оказаться полезным. Если в порту, где находится груз, действуют применимые нормы, перевозчик должен их соблюдать. Оратор разделяет обеспокоенность, выраженную делегацией Японии, относительно необоснованных ограничений права на уничтожение груза в случаях, когда перевозчик остается с грузом, который не может быть сдан, и не имеет никаких указаний.

16. **Г-н Берлинджери** (Италия) говорит, что делегация его страны также поддерживает предложение представителя Бенина и предлагает перенести упоминание об уничтожении груза в подпункт c) пункта 2. Вопрос о том, должны ли применяться к уничтожению груза те же меры предосторожности, что и в отношении продажи, решается в процессе редактирования.

17. **Г-жа Вакарима Каригиту** (Кения) говорит, что делегация ее страны согласна с предложением представителя Бенина. Формулировка подпункта c) пункта 2 в случае применения к уничтожению груза, предусмотренному в подпункте b) пункта 2, должна адекватно решить проблему.

18. **Г-н Делебек** (Франция) соглашается с тем, что уничтожение груза – это серьезный акт, и оно должно осуществляться в соответствии с местным законодательством. Он поддерживает предложение представителя Италии об упоминании уничтожения груза в подпункте c) пункта 2 или, возможно, в новом подпункте d) пункта 2.

19. **Г-н Майер** (Швейцария), ссылаясь на подпункт f) статьи 49, в котором предусмотрено, что перевозчик может отказаться выполнять инструкции, если лицо не предоставляет адекватное обеспечение, отмечает, что, как подразумевается, перевозчик должен выполнять инструкции при всех других обстоятельствах. Следовательно, перевозчик будет обязан попытаться получить инструкции от контролирующей стороны или грузоотправителя по договору, прежде чем начать процедуру, описанную в статье 50. Следовательно, толкование этих двух статей наблюдателем от Дании не совместимо с текстом в нынешней редакции.

20. **Г-н Ндзиде** (Габон) отмечает, что судно, прибывшее в порт назначения, должно уведомить таможенные органы и что при этом оно автоматически становится обязанным соблюдать местные законы и нормативные акты. Делегация Габона могла бы поддержать предложение представителя Бенина, при условии что подпункты b) и c) пункта 2 отражают эту ситуацию.

21. **Г-жа Слеттемён** (Норвегия) предлагает добавить фразу "без учета положений статей 47, 48 и 49, но" после слова "статьи" в первой строке пункта 3, с тем чтобы уточнить момент, отмеченный наблюдателем от Дании.

22. **Г-н ас-Саид** (Египет) говорит, что действия в отношении груза, перечисленные в подпункте b) пункта 2, должны выполняться при соблюдении условия, упомянутого в подпункте c) пункта 2, а именно что такие действия должны осуществляться в соответствии с практикой либо нормами права или нормативными актами того места, где находится груз. С целью отражения этого изменения следует отредактировать весь пункт. В этом смысле делегация Египта поддерживает предложение представителя Бенина.

23. **Председатель** говорит, что, как он полагает, Комиссия принимает поправку, предложенную делегацией Бенина, о заимствовании формулировки, содержащейся в подпункте c) пункта 2, для положения об уничтожении груза. Доклад Комиссии будет отражать дискуссию в отношении толкования подпунктов a)–e) пункта 1 проекта статьи 50 в связи с проектами статей 47, 48 и 49.

24. *Проект статьи 50 с поправками утверждается по существу и передается в редакционную группу.*

Статья 51 (Удержание груза)

25. *Проект статьи 51 утверждается по существу и передается в редакционную группу.*

Пункт 9 проекта статьи 1 (определение термина "документарный грузоотправитель")

26. *Пункт 9 проекта статьи 1 утверждается по существу и передается в редакционную группу.*

Проект статьи 52 (Осуществление и объем права контроля над грузом)

27. **Г-н Имору** (Бенин) говорит, что несколько аспектов статьи 52 остаются неясными. Он задает вопрос, почему контролирующая сторона может изменить инструкции в отношении груза, заменить грузополучателя или получить груз в порту захода без изменения договора перевозки.

28. **Г-н ас-Саид** (Египет) говорит, что вводная часть пункта 1 должна быть изменена, с тем чтобы указать, что право контроля над грузом может осуществляться контролирующей стороной до тех пор, пока она не изменит договор перевозки.

29. **Г-жа Червенка** (Германия) говорит, что делегация ее страны выступает за сохранение статьи 52 в нынешней редакции. В определенных ситуациях важно, чтобы контролирующая сторона дала инструкции, несмотря на потенциальное изменение договора перевозки. Кроме того, хотя замена грузополучателя может вызвать проблемы, соответствующие меры предосторожности предусмотрены в других положениях главы 10 о правах контролирующей стороны.

30. **Г-н Миллер** (Соединенные Штаты Америки), **г-н Ким Ин Хён** (Республика Корея) и **г-н Шевцов** (Беларусь) соглашаются с заявлением представителя Германии.

31. **Г-н Нгой Касонго** (наблюдатель от Демократической Республики Конго) говорит, что он понимает обеспокоенность представителей Бенина и Германии. Он призывает проявить осторожность при установлении конкретных условий, при которых контролирующая сторона может заменить грузополучателя, и отмечает, что четкое изложение этих условий сделает статью более ясной.

32. **Г-н Сато** (Япония) говорит, что делегация его страны выступает за сохранение нынешнего текста, и отмечает, что в определенных ситуациях действительно возможно изменить инструкции без изменения

договора перевозки. Включение конкретных условий в нынешний текст статьи может вызвать путаницу, поскольку другие положения той же главы предусматривают эти условия.

33. **Председатель** говорит, что, как он полагает, большинство членов Комиссии выступают за сохранение нынешнего текста проекта статьи 52.

34. *Проект статьи 52 утверждается по существу и передается в редакционную группу*

Проект статьи 53 (Идентификация контролирующей стороны и передача права контроля над грузом)

35. **Г-н ван дер Зил** (наблюдатель от Нидерландов) говорит, что делегация его страны предложила соответствующее изменение в проект статьи 53 в своих письменных замечаниях (A/CN.9/658/Add.9, пункт 23). Вводная часть пункта 1 должна начинаться со слов "За исключением случаев, упомянутых в пунктах 2, 3 и 4".

36. **Г-н Сато** (Япония), **г-н Берлинджери** (Италия) и **г-н Шарма** (Индия) соглашаются с исправлением, предложенным наблюдателем от Нидерландов.

37. **Г-н Ху Чженлян** (Китай) при поддержке **г-на Миллера** (Соединенные Штаты Америки) отмечает, что в подпункте с) пункта 3 должна быть ссылка на "подпункт 10 а) (i) статьи 1".

38. **Председатель** говорит, что, как он полагает, Комиссия утверждает предложенные технические исправления.

39. *Проект статьи 53 с поправками утверждается по существу и передается в редакционную группу.*

Проект статьи 54 (Выполнение инструкций перевозчиком), проект статьи 55 (Подразумеваемая сдача груза), проект статьи 56 (Изменения в договоре перевозки), проект статьи 57 (Предоставление дополнительной информации, инструкций или документов перевозчику)

40. *Проекты статей 54–57 утверждаются по существу и передаются в редакционную группу.*

Проект статьи 58 (Отступление от положений по договоренности)

41. **Г-н Сато** (Япония) задает вопрос, следует ли расширить ссылку на подпункт b) пункта 1 статьи 53 в проекте статьи 58, с тем чтобы учесть, что в проекте статьи 53 был недавно добавлен пункт 2.

Заседание прерывается в 11 ч. 40 м. и возобновляется в 12 ч. 15 м.

42. **Г-н ван дер Зил** (наблюдатель от Нидерландов) говорит, что после консультаций было решено, что нет необходимости менять ссылку на проект статьи 53 в проекте статьи 58.

43. *Проект статьи 58 утверждается по существу и передается в редакционную группу.*

Пункт 12 (определение термина "право контроля над грузом") и пункт 13 проекта статьи 1 (определение термина "контролирующая сторона")

44. *Пункты 12 и 13 проекта статьи 1 утверждаются по существу и передаются в редакционную группу.*

45. **Председатель** предлагает представителям неофициальных групп, созданных для рассмотрения проекта статьи 12, проекта статьи 13 и проекта статьи 38, сообщить о результатах их консультаций.

Проект статьи 12 (Период ответственности перевозчика) (продолжение)

46. **Г-н Сато** (Япония) сообщает, что, несмотря на продолжительные консультации, не был достигнут консенсус по возможному улучшению пункта 3 проекта статьи 12. Поэтому он предполагает, что текст останется без изменений.

47. **Г-н Альба Фернандес** (Испания) говорит, что в нынешней формулировке проект статьи нарушает внутреннюю согласованность проекта конвенции. Могут появиться проблемы в результате возможного расхождения между положениями пунктов 1 и 3. Могут возникнуть ситуации, когда право контроля над грузом, совпадающее с периодом ответственности перевозчика, начнет действовать после выдачи транспортного документа. Отмечая, что предложение делегации Испании о включении в пункт 3 фразы "при соблюдении положений пункта 1" не было принято, оратор вновь предлагает исключить фразу "Для целей определения периода ответственности перевозчика" из вводной части пункта 3.

48. **Г-жа Червенка** (Германия) соглашается с тем, что пункт 3 вызывает проблему толкования, которая будет решена с помощью предложенного исключения. Предложенное добавление ссылки на пункт 1 также будет полезным, и оно было поддержано некоторыми участниками неофициальных консультаций.

49. **Г-жа Карлсон** (Соединенные Штаты Америки) и **г-н Шарма** (Индия) говорят, что, поскольку в результате неофициальных консультаций не был достигнут консенсус по этому проекту статьи, следует сохранить нынешний текст.

50. **Г-н Лебедев** (Российская Федерация) желает узнать, обсуждалось ли в процессе неофициальных консультаций предложенное исключение в пункте 3.

51. **Г-н Сато** (Япония) говорит, что исключение обсуждалось, но в процессе неофициальных консультаций не обсуждалась проблема, поднятая представителем Испании в отношении начала действия права контроля над грузом, особенно в случаях, когда транспортный документ выдан ранее.

52. *Проект статьи 12 утверждается по существу и передается в редакционную группу.*

Проект статьи 13 (Перевозка за рамками договора перевозки) (продолжение)

53. **Г-н Берлинджери** (Италия), сообщая о результатах неофициальных консультаций, говорит, что, как он надеялся, будет найдена более четкая формулировка проекта статьи 13 и, таким образом, исчезнет необходимость в ее исключении. Однако несмотря на все усилия, предпринятые для уточнения предмета регулирования и последствий выдачи единого транспортного документа, что предусмотрено в статье, это оказалось невозможным. Таким образом, представляется, что единственным выходом является исключение проекта статьи 13.

54. **Г-н Сато** (Япония), соглашаясь с исключением проекта статьи 13, говорит, что, как было согласовано, исключение не следует толковать как критическое отношение к действующей практике в отрасли, согласно которой выдается единый транспортный документ.

55. *Проект статьи 13 исключается.*

Проект статьи 38 (Договорные условия) (продолжение)

56. **Г-н Сато** (Япония) сообщает, что в процессе неофициальных консультаций были приложены все усилия для включения в перечень договорных условий, предусмотренных в пункте 1, наибольшего, насколько это возможно, числа предложенных дополнительных условий вместе с любыми необходимыми оговорками во избежание возникновения потенциальных проблем

на практике. Было решено, что нецелесообразно включать деликатный вопрос о приблизительной дате сдачи груза, поскольку он тесно связан с ответственностью перевозчика за задержку, которая предусмотрена в статьях 22, 23 и 24. Оратор предлагает включить следующий новый пункт 2 *bis*:

"2 *bis*. Договорные условия в транспортном документе или в транспортной электронной записи, указанной в статье 37, должны включать:

a) наименование и адрес грузополучателя, если он указан грузоотправителем по договору;

b) наименование судна, если оно указано в договоре перевозки;

c) место получения и, если оно известно перевозчику, место сдачи груза;

d) порт погрузки и порт разгрузки, если они указаны в договоре перевозки".

57. **Г-н Ибраима Халил Диалло** (Сенегал), **г-н ас-Саид** (Египет), **г-н Имору** (Бенин), **г-жа Вакарима Каригиту** (Кения), **г-н Шарма** (Индия), **г-н Нгой Касонго** (наблюдатель от Демократической Республики Конго) и **г-н Мулопо** (наблюдатель от Конго) выражают поддержку данного предложения.

58. *Проект статьи 38 с поправками утверждается по существу и передается в редакционную группу.*

Заседание закрывается в 13 ч. 00 м.