



Генеральная Ассамблея

Distr.: Limited
10 September 2007

Russian
Original: English

**Комиссия Организации Объединенных Наций
по праву международной торговли
Рабочая группа III (Транспортное право)**
Двадцатая сессия
Вена, 15-25 октября 2007 года

Транспортное право: подготовка проекта конвенции о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов

Предложение делегаций Дании и Нидерландов

Записка Секретариата*

В рамках подготовки к двадцатой сессии Рабочей группы III (Транспортное право) делегации Дании и Нидерландов представили Секретариату свое предложение, прилагаемое ниже.

Этот документ, содержащийся в приложении, воспроизводится в той форме, в какой он был получен Секретариатом.

* Представление данного документа с задержкой обусловлено датой направления предложений Секретариату.



Приложение

Предложение делегаций Дании и Нидерландов

Сдача груза – статьи 49 и 50

1. Ежедневно в места назначения прибывают грузы, причем часто их не встречает никто из тех, кто имеет право на их получение. В частности, когда выдан оборотный транспортный документ, это представляет собой большую практическую проблему для промышленности. С учетом этого авторы данного предложения приветствуют регулирование в проекте конвенции этого важного вопроса сдачи груза, который рассматривается в статье 49.

2. В настоящее время, чтобы оградить себя от риска быть обязанным сдавать груз дважды, перевозчик принимает различные меры предосторожности, в том числе, в частности, требуя возмещения (гарантийного письма) от грузоотправителя по договору или от стороны, требующей сдачи груза. Гарантийное письмо чаще всего подкрепляется банковской гарантией. Действуя таким образом, перевозчик может разумно управлять риском. Хотя это не является ни совершенным, ни желательным решением, оно тем не менее дает перевозчику возможность организовать свою собственную защиту. Это, разумеется, именно так, поскольку перевозчик абсолютно не виновен и не имеет средств для устранения последствий, когда оборотный транспортный документ отсутствует в момент сдачи и перевозчик должен удостовериться в законности грузополучателя. Такая ситуация всегда может быть отнесена на счет невыполнения обязательств в ущерб интересам груза. Данное предложение имеет целью пояснить, что перевозчик будет и впредь иметь возможность требовать такой защиты на основании статьи 49.

3. В соответствии со статьей 49 в ее нынешней редакции перевозчик обязан сдать груз согласно инструкциям, упомянутым в статье 49 (d). Понимается, что положение в статье 49 (e) имеет целью сделать выдачу гарантийных писем лишней, как можно надеяться, в подавляющем большинстве случаев. Однако эти новые правила не должны подразумевать, что перевозчик лишается своей потенциальной возможности требовать защиты, такой как гарантийное письмо, в качестве условия для сдачи груза в соответствии с инструкциями по статье 49 (d). Можно предположить, что такой смысл не является намерением проекта, поскольку в соответствии со статьей 49 (g) сохраняется риск того, что перевозчику будет предъявлено законное требование о повторной сдаче добросовестным держателем оборотного транспортного документа. Поэтому следует четко указать, что защита в виде гарантийного письма остается доступной для перевозчика.

4. Кроме того, статья 49 (g) в ее нынешней редакции не дает никакого указания на то, какие обстоятельства должны существовать для того, чтобы держатель рассматривался как "держатель, который не знал или разумно не мог знать" о сдаче груза с учетом инструкций, данных в соответствии с подпунктом (d). Поэтому грузополучатели, грузоотправители по договору и перевозчики заинтересованы в том, чтобы пояснить это, обеспечив большую правовую определенность. Таким образом, грузополучатель и грузоотправитель по договору будут лучше знать, когда и как защищать свои интересы, а

перевозчик будет лучше знать о том, какой защитой он сможет воспользоваться, для того чтобы избежать рисков, связанных со сдачей груза в соответствии с полученными инструкциями.

5. С учетом вышесказанного предлагается внести следующие поправки в статьи 49 (g) и 50 (2).

Статья 49

6. Добавить в статью 49 (g) следующее второе предложение:

"Когда договорные условия указывают ожидаемое время прибытия груза или включают указание, каким образом получить информацию о том, имела ли место сдача груза, предполагается, что держатель в момент, когда он становится держателем, знал или разумно мог знать о сдаче груза".

Статья 50 (2)

7. Добавить следующий новый подпункт (f):

"Никаких разумно требуемых перевозчиком гарантий не предоставляется для целей защиты перевозчика от того риска, что он должен сдать груз лицу, иному, чем тот, кому он должен его сдать по инструкции в соответствии с пунктом (d) статьи 49".
