



Генеральная Ассамблея

Distr.: General
6 August 2008

Russian
Original: English

Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли Сорок первая сессия

Краткий отчет о 875-м заседании,
состоявшемся в Центральном учреждении, Нью-Йорк, в понедельник, 23 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*)

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. 15 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 и A/CN.9/658/Add.1–13)

Проект статьи 63 (Утрата права на ограничение ответственности)

1. *Проект статьи 63 утверждается по существу и передается в редакционную группу.*

Проект статьи 64 (Исковая давность)

2. *Проект статьи 64 утверждается по существу и передается в редакционную группу*

Проект статьи 65 (Продление срока для предъявления иска)

3. **Г-н Ибраима Халил Диалло** (Сенегал), при поддержке **г-на Имору** (Бенин), **г-на Нама** (Камерун), **г-жи Траоре** (наблюдатель от Буркина-Фасо) и **г-на Усейми** (наблюдатель от Нигера), обращая внимание на письменные замечания по проекту статьи 65 (A/CN.9/658/Add.1, пункты 16–18), которые были представлены рядом африканских государств с целью выражения их обеспокоенности относительно потенциальных последствий проекта статьи в некоторых африканских юрисдикциях, говорит, что для обеспечения приемлемости текста в отрасли и, в частности, в страховых компаниях первое положение проекта статьи 65, которое гласит "Срок, предусмотренный в статье 64, не подлежит приостановлению или прерыванию, но", следует исключить. В таком случае проект статьи 65 должен звучать так: "Лицо, которому предъявлен иск, может в любое время в течение этого срока продлить этот срок путем заявления, сделанного истцу. Этот срок может быть далее продлен путем другого заявления или заявлений". Таким образом, хотя первоначальный двухгодичный срок для предъявления иска остается без изменений, приостановление или прерывание этого срока не будет официально запрещено. Тогда проект статьи будет совместим с другими соответствующими международными документами, такими как Варшавская конвенция.

4. **Г-н ас-Саид** (Египет) говорит, что, поскольку вторая часть проекта статьи 65 противоречит первой части, вторую часть следует исключить. Если оставить

проект статьи в нынешней форме, он может иметь негативные последствия, поскольку потенциально неопределенное продление срока, которое он предусматривает, означает, что другая сторона может в любой момент оказаться в неожиданной ситуации и не сумеет надлежащим образом оформить свой судебный иск.

5. **Г-н Моран Бовио** (Испания) говорит, что он выступает за сохранение проекта статьи 65 в его нынешней форме, поскольку он позволяет сохранить хрупкий баланс между, с одной стороны, необходимостью правовой определенности и единообразия (устанавливая двухгодичный срок для предъявления иска) и, с другой стороны, необходимостью определенной гибкости (позволяя продлить этот срок).

6. **Г-н Миллер** (Соединенные Штаты Америки) соглашается с замечаниями представителя Испании. Если принять предложение об исключении первой части первой фразы проекта статьи 65, то вопрос о приостановлении или прерывании двухгодичного срока, предусмотренного в проекте статьи 64, будет регулироваться исключительно внутригосударственным законодательством, которое значительно отличается в разных странах. Так случилось с Гаагско-Висбийскими правилами, что привело к отсутствию единообразия и предсказуемости, особенно для грузоотправителей по договору, и способствовало поискам "удобного" суда. Первоначально делегация Соединенных Штатов Америки выступала за одногодичный срок для предъявления иска. Решение об увеличении срока до двух лет обеспечивает дополнительную защиту, о необходимости которой говорил представитель Сенегала.

7. **Г-н Мольманн** (наблюдатель от Дании) говорит, что он поддерживает заявления представителей Испании и Соединенных Штатов. Хотя в случае утверждения проекта статьи 65 он потребует внесения поправок в обычные нормы об исковой давности большинства государств, включая его собственную страну, это создаст единообразный режим на международном уровне. Запрещение приостановления или прерывания срока уравновешивается увеличением срока для предъявления иска до двух лет по сравнению с одногодичным сроком в соответствии с Гаагско-Висбийскими правилами, которыми регулируется основная часть морских перевозок. Первоначально делегация Дании выступала за одногодичный срок и

считает, что два года – это вполне достаточный срок для подачи иска грузоотправителем по договору.

8. **Г-н Шарма** (Индия) напоминает, что Рабочая группа провела продолжительные дискуссии по проекту статьи 65. В интересах обеспечения правового единообразия он выступает за сохранение текста в его нынешней форме.

9. **Г-н Сато** (Япония) говорит, что ему близка позиция африканских стран. Тем не менее, поскольку соответствующий правовой режим в разных странах различен, важно придерживаться стандартного подхода к вопросу о сроке исковой давности. Что касается опасений относительно продления срока с помощью заявления, которые выразил представитель Египта, то оратор напоминает, что эта практика не является чем-то новым и уже закреплена в Гаагско-Висбийских и Гамбургских правилах.

10. **Г-н Сандовал** (Чили) говорит, что вполне возможно совместить два требования – правовой определенности и гибкости, предусмотрев соглашение о продлении срока для предъявления иска. Делегация Чили предпочитает сохранить нынешний вариант проекта статьи 65.

11. **Г-н Берлинджери** (Италия) говорит, что делегация его страны выступает за сохранение нынешнего варианта проекта статьи 65. Исключение первой части проекта статьи будет означать, что вопрос о приостановлении или прерывании срока для предъявления иска будет регулироваться исключительно внутреннегосударственным законодательством, а такое положение не соответствует цели Комиссии, стремящейся к достижению единообразия.

12. **Г-н Проссер** (Соединенное Королевство), **г-н Ким Ин Хён** (Республика Корея), **г-н Скелин** (наблюдатель от Швеции) и **г-жа Тэлбот** (наблюдатель от Новой Зеландии) соглашаются с замечаниями представителей Испании и Соединенных Штатов.

13. **Г-н ас-Саид** (Египет) поясняет, что он не выступает за исключение первой фразы проекта статьи 65. Однако, как и многие другие государства, Египет придерживается мнения, что должен быть установлен срок для просьбы о продлении.

14. **Г-н Эсσιгоне** (Габон) говорит, что двухгодичный срок для предъявления иска соответствует международной морской практике. Однако в своей

нынешней форме проект статьи 65 не обеспечивает истцу достаточной гибкости, и поэтому делегация Габона поддерживает предложение, выдвинутое представителем Сенегала.

15. **Г-н Мулопо** (наблюдатель от Конго) говорит, что в целях установления более надежного баланса между интересами перевозчика и интересами истца и во избежание любых негативных последствий для страховых компаний делегация Конго активно поддерживает предложение, выдвинутое представителем Сенегала.

16. **Г-н Майер** (Швейцария) говорит, что он выступает за сохранение нынешнего варианта проекта статьи 65 по двум причинам. Во-первых, крайне важно указать срок для предъявления иска, с тем чтобы не вынуждать истцов обращаться к соответствующим положениям их внутреннего законодательства, которые отличаются в разных юрисдикциях и часто бывают очень сложными. Во-вторых, ясность и предсказуемость имеют большое значение для обеспечения того, чтобы адвокаты как со стороны истца, так и со стороны ответчика в любом данном деле не тратили попусту время, а следовательно, и деньги.

17. **Г-н Ху Чженлян** (Китай) говорит, что китайское законодательство разрешает приостанавливать и прерывать срок, но не продлевать его, однако в интересах единообразия делегация Китая выступает за сохранение текста в нынешней форме.

18. **Г-н Хонка** (наблюдатель от Финляндии) говорит, что страховые компании его страны считают, что двухгодичный срок обеспечивает достаточно времени для урегулирования спора, поэтому он поддерживает нынешний текст.

19. **Г-н Гомбри** (Норвегия), говорит, что делегация его страны выступает за сохранение нынешнего текста, поскольку установление четких норм обеспечит ясность и правовую определенность, крайне необходимые для обеих сторон.

20. *Проект статьи 65 утверждается по существу и передается в редакционную группу.*

Проект статьи 66 (Иск о возмещении)

21. **Г-жа Шалл-Хома** (Нигерия) задает вопрос, почему стороне, которая признана ответственной, разрешается предъявить встречный иск по истечении срока для предъявления иска.

22. *Проект статьи 66 утверждается по существу и передается в редакционную группу.*

Проект статьи 67 (Иски в отношении лица, идентифицированного в качестве перевозчика)

23. **Г-н Имору** (Бенин) предлагает исключить термин "бербоут-чартер" из первой строки проекта статьи 67 в соответствии с проектом статьи 6, который выводит чартеры из сферы применения конвенции.

24. **Г-н Мулопо** (наблюдатель от Конго) говорит, что, поскольку проект конвенции применяется только к регулярным линейным перевозкам, он поддерживает предложение представителя Бенина.

25. **Г-н Майер** (Швейцария) говорит, что проект статьи 67 следует сохранить исключительно в интересах грузоотправителей по договору и истцов. Проект предусматривает достаточно времени для грузоотправителя по договору, чтобы предъявить иск другой стороне в случаях, когда перевозчик не идентифицирован, то есть в ситуации, регулируемой в проекте статьи 39.

26. **Г-н Имору** (Бенин) говорит, что, как он понимает, проект статьи 39 решает проблему идентификации перевозчика, тогда как проект статьи 67 подразумевает, что перевозчик идентифицирован.

27. **Г-н Мбиа** (наблюдатель от Ганы) говорит, что, действительно, проект статьи 39 и проект статьи 67 охраняют права грузоотправителей по договору, поскольку предусматривают возможность определить местонахождение фактического перевозчика, предъявив иск к зарегистрированному владельцу или фрахтователю судна по бербоут-чартеру; следовательно, текст проекта статьи 67 должен остаться без изменений.

28. *Проект статьи 67 утверждается по существу и передается в редакционную группу.*

29. **Председатель** говорит, что при рассмотрении отдельных проектов статей главы 14 (Юрисдикция) Комиссия должна иметь в виду, что проект статьи 76 содержит условие о признании, которое предусматривает, что только государства, заявившие о признании обязательной силы положений главы, будут связаны ими.

30. **Г-жа Даунинг** (Австралия) говорит, что, поскольку в главе 14 не содержится какого-либо положения, аналогичного положению в пункте 5

проекта статьи 77, который предусматривает, что любое соглашение, противоречащее этой статье, является ничтожным, делегация Австралии понимает проект статьи 76 как означающий, что государства, не заявившие о признании, сохраняют за собой право регулировать вопросы юрисдикции в соответствии со своим внутренним законодательством. Для делегации Австралии очень важно, чтобы австралийские истцы, являющиеся владельцами груза, имели возможность предъявить иск в Австралии.

31. **Г-н Оярсабал** (наблюдатель от Аргентины) говорит, что делегация его страны предпочитает не допускать соглашений об исключительном выборе суда, которые не предусмотрены в ряде соглашений об интермодальной перевозке МЕРКОСУР. В национальной юрисдикции Аргентины установление юрисдикции или передача дела в арбитраж могут всегда быть осуществлены *ex post facto*, то есть после событий, послуживших причиной спора.

32. **Г-н Сато** (Япония) говорит, что, как он понимает, проект статьи 76 дает договаривающимся государствам возможность регулировать вопрос о юрисдикции, что полностью поддерживает делегация Японии.

33. **Г-н Миллер** (Соединенные Штаты Америки) говорит, что делегация его страны поддерживает главу 14 в целом; она отражает тщательно сбалансированную договоренность в Рабочей группе. Оратор соглашается с толкованием, согласно которому государства, не признавшие обязательной силы положений, сохраняют право в соответствии с внутренним законодательством более или менее обеспечить защиту истцов. Главы, посвященные арбитражу и юрисдикции, аналогичны во многих отношениях, но глава об арбитраже составлена таким образом, чтобы она согласовалась с Нью-Йоркской конвенцией о признании и исполнении арбитражных решений иностранных судов.

Проект статьи 68 (Иски в отношении перевозчика) и определения терминов "домициль" и "компетентный суд"

34. **Председатель** отмечает, что определения терминов "домициль" и "компетентный суд", которые содержатся в пунктах 28 и 29 проекта статьи 1, имеют отношение к проекту статьи 68.

35. *Проект статьи 68 и пункты 28 и 29 проекта статьи 1 утверждаются по существу и передаются в редакционную группу.*

Проект статьи 69 (Соглашения о выборе суда)

36. **Г-жа Даунинг** (Австралия), ссылаясь на письменные замечания своего правительства (A/CN.9/658, пункт 63), говорит, что в подпункте с) пункта 2 значение слов "своевременно направляется надлежащее уведомление" неясно и может привести ко многим судебным тяжбам. Правительство Австралии не поддерживает принцип, согласно которому грузополучатель или любая третья сторона оказываются связанными обязательствами, если они не дали на это согласия.

37. **Г-н ас-Саид** (Египет) говорит, что он разделяет обеспокоенность представителя Австралии относительно того, что лицо оказывается связанным соглашением об исключительном выборе суда, когда это лицо не является стороной такого соглашения.

38. **Г-жа Карлсон** (Соединенные Штаты Америки) говорит, что она согласна с представителем Австралии в том, что любая страна, не заявившая о признании положений главы 14, может регулировать вопросы юрисдикции в соответствии со своим внутренним законодательством. Проект статьи 69 и глав 14 в целом являются результатом тщательно выработанного компромисса. Согласившись на формулировку подпункта с) пункта 2, Рабочая группа решила, что вопрос о том, что означает своевременно направленное надлежащее уведомление, определяется внутренним законодательством. Делегация страны оратора выступает за сохранение нынешней формулировки проекта статьи 69.

39. *Проект статьи 69 утверждается по существу и передается в редакционную группу.*

Проект статьи 70 (Иски в отношении морской исполняющей стороны) и проект статьи 71 (Отсутствие дополнительных оснований для юрисдикции)

40. *Проекты статей 70 и 71 утверждаются по существу и передаются в редакционную группу.*

Проект статьи 72 (Арест и меры предварительного или обеспечительного характера)

41. **Г-н Лебедев** (Российская Федерация) говорит, что широкая формулировка подпункта а) проекта статьи 72, которая предусматривает условие, что требования главы 14 должны выполняться, оставляет место для толкования. Как он понимает, это означает, что суд,

принявший меры предварительного или обеспечительного характера, вправе рассматривать дело по существу, если он обладает юрисдикцией согласно любому из положений главы 14. Оратор желал бы узнать, придерживается ли кто-либо иного толкования пункта а).

42. **Г-жа Карлсон** (Соединенные Штаты Америки) и **г-н ас-Саид** (Египет) соглашаются с таким толкованием.

43. *Проект статьи 72 утверждается по существу и передается в редакционную группу.*

Заседание прерывается в 11 ч. 45 м. и возобновляется в 12 ч. 15 м.

Проект статьи 73 (Объединение и перенос исков) и проект статьи 74 (Соглашение после возникновения спора и юрисдикция в случае явки ответчика)

44. *Проекты статей 73 и 74 утверждаются по существу и передаются в редакционную группу.*

Проект статьи 75 (Признание и приведение в исполнение)

45. **Г-н Миллер** (Соединенные Штаты Америки) отмечает, что Рабочая группа не учла одно из изменений, которое становится необходимым в результате того, что она отвергла возможность частичного признания положений главы о юрисдикции. Он предлагает исключить подпункт b) пункта 2 и объединить вводную часть и подпункт а).

46. **Г-н Шарма** (Индия), **г-н Сато** (Япония) и **г-н Берлинджери** (Италия) соглашаются с техническим исправлением, предложенным представителем Соединенных Штатов.

47. *Проект статьи 75 с поправками утверждается по существу и передается в редакционную группу.*

Проект статьи 76 (Применение главы 14)

48. **Председатель** полагает, что Комиссия приняла условие о признании, как оно изложено в проекте статьи 76.

49. *Проект статьи 76 утверждается по существу и передается в редакционную группу.*

50. **Председатель** напоминает Комиссии, что проект статьи 80 содержит условие о признании положений, которое применяется ко всей главе 15 об арбитраже.

Проект статьи 77 (Арбитражные соглашения)

51. **Г-н Ким** Ин Хён (Республика Корея) отмечает, что "лицо, заявляющее требование в отношении перевозчика", упомянутое в проекте статьи 77, в других положениях проекта конвенции иногда обозначается как "claimant" (проекты статей 18 и 50), а иногда как "plaintiff" (проекты статей 68 и 70). Следует сделать терминологию последовательной.

52. **Г-н Миллер** (Соединенные Штаты Америки), при поддержке **г-на Сато** (Япония), говорит, что редакционная группа решит вопрос о последовательности терминологии. Он лишь желает отметить, что слово "plaintiff" не следует употреблять как обозначающее "лицо, заявляющее требование в отношении перевозчика" в главах 14 и 15, поскольку там речь идет конкретно об истце, являющемся владельцем груза, а термин "plaintiff" может быть понят как обозначающий любое лицо, предъявляющее иск, включая перевозчика.

53. **Г-жа Червенка** (Германия) говорит, что делегация ее страны удовлетворена проектом статьи в его нынешней формулировке.

54. *Проект статьи 77 утверждается по существу и передается в редакционную группу.*

Проект статьи 78 (Арбитражное соглашение при нелинейных перевозках)

55. *Проект статьи 78 утверждается по существу и передается в редакционную группу.*

Проект статьи 79 (Соглашения об арбитраже после возникновения спора)

56. **Г-жа Маркович Костелац** (наблюдатель от Хорватии) задает вопрос, что случится, если договаривающаяся сторона согласится быть связанной положениями главы 15, но не главы 14, поскольку этот проект статьи ставит в один ряд обе главы.

57. **Г-н Миллер** (Соединенные Штаты Америки) говорит, что в некоторых юрисдикциях положения главы 14 могут толковаться как исключаящие все условия об урегулировании споров. Цель главы 15 состоит в том, чтобы в минимальной степени вмешиваться в арбитражную систему и обеспечить, чтобы, если государство заявило о признании положений главы о юрисдикции, стороны не могли уклониться от применения этой главы посредством

арбитража. В маловероятном случае, когда государство признало положения главы 15, но не главы 14, ссылка на главу 14 не будет иметь смысла и не нанесет ущерба.

58. *Проект статьи 79 утверждается по существу и передается в редакционную группу.*

Проект статьи 80 (Применение главы 15)

59. *Проект статьи 80 утверждается по существу и передается в редакционную группу.*

Проект статьи 81 (Общие положения)

60. **Г-жа Червенка** (Германия) говорит, что текст поправки, предложенной делегацией ее страны к проекту статьи 81, вскоре будет распространен.

61. **Председатель** говорит, что, как он полагает, Комиссия желает отложить рассмотрение проекта статьи 81 до тех пор, пока не получит предлагаемую поправку.

62. *Решение принимается.*

Проект статьи 83 (Специальные правила в отношении живых животных и некоторых других грузов)

63. **Г-н Сато** (Япония) напоминает о поправке, предложенной Японией в ее письменных замечаниях (A/CN.9/658/Add.6, пункт 6) с целью обеспечения соответствия между формулировкой данного проекта статьи и формулировкой проекта статьи 63. Он предлагает включить в подпункт а) после слов "указанного в статье 19" следующие слова: "совершенного с намерением причинить такую потерю или повреждение груза или потерю в результате задержки в его сдаче; или".

64. **Г-н Берлинджери** (Италия), **г-н Миллер** (Соединенные Штаты Америки), **г-н ван дер Зил** (наблюдатель от Нидерландов), **г-н Моран Бовио** (Испания), **г-н Ким** Ин Хён (Республика Корея), **г-н Шарма** (Индия) и **г-н Мадарияга** (Гондурас) поддерживают предложение Японии.

65. *Проект статьи 83 с поправками утверждается по существу и передается в редакционную группу.*

Заседание закрывается в 13 ч.00 м.