



Генеральная Ассамблея

Distr.: General
26 August 2008

Russian
Original: English

Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли

Сорок первая сессия

Краткий отчет о 879-м заседании,

состоявшемся в Центральном учреждении, Нью-Йорк, в среду, 25 июня 2008 года, в 15 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 15 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, A/CN.9/658 и Add.1–13; A/CN.9/XLI/CRP.7)

Проект статьи 49 (Сдача груза в том случае, когда оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись выдана) (продолжение)

1. **Г-н Сато** (Япония), представляя предложение в отношении проекта статьи 49, содержащегося в документе A/CN.9/XLI/CRP.7, от имени делегаций, принимавших участие в неофициальных консультациях, говорит, что с начала до конца были очень серьезные расхождения по существу и что компромиссный вариант в документе, рассматриваемом Комиссией, был одобрен большинством, однако все еще при очень решительных возражениях. В предлагаемом тексте пункт 1 проекта статьи 49 по существу воспроизводит название и подпункты а)–с) нынешнего текста, за исключением незначительной поправки, и применяется ко всем случаям, когда выдан оборотный транспортный документ. Новый пункт 2, охватывающий приблизительно тот же объем, что и нынешние подпункты d)–h), начинается с нового названия, устанавливающего, что последующее правило применяется, если в транспортном документе заявлено, что груз может быть сдан без передачи документа, устанавливая систему "выбор путем присоединения", которая будет приведена в действие самим транспортным документом. С тем чтобы избежать ожидаемых возражений банков, предусматривается, что документ должен указывать на возможность сдачи груза без передачи оборотного документа. Другое изменение заключается в том, что новый подпункт а) пункта 2, в отличие от нынешнего подпункта d), говорит, что перевозчик просто запрашивает инструкции от грузоотправителя по договору, и не возлагает обязательства на грузоотправителя по договору предоставить их, поскольку грузоотправитель по договору не всегда в состоянии сделать это. Кроме того, в то время как нынешний подпункт d) уведомляет держателя о предварительном условии для остальной части пункта, новый подпункт а) пункта 2 излагает две возможных ситуации, при которых будут применяться подпункты а)–е) пункта 2: если держатель не отвечает на уведомление или если держатель не будет найден, – что обычно и происходит. Если в транспортном документе ничего не говорится о сдаче груза без

передачи оборотного документа, то будут применяться правила пункта 1 статьи 49.

2. В новой системе есть преимущества и недостатки. Были выдвинуты убедительные доводы в отношении непредставления документов или правила "выбор путем отказа от присоединения", но система, представленная в документе A/CN.9/XLI/CRP.7, получила самую широкую поддержку на неофициальных консультациях. Следует отметить, что, если новый текст будет принят, придется сделать логически вытекающие из этого изменения в проектах статей 47, 48 и 50.

3. **Г-н ван дер Зил** (наблюдатель от Нидерландов) говорит, что предлагаемый новый текст не подрывает значения коносамента, а стремится разрешить структурную проблему, обычную для торговли основными товарами, если по торговым соображениям сроки кредита являются часто более продолжительными, чем продолжительность рейса с грузом, но если временами рейс длится дольше периода времени, требуемого для торговых операций с грузом. В ходе острых дебатов на неофициальных консультациях образовалось два лагеря: были такие, возглавляемые Соединенным Королевством, которые хотели изъять проект статьи 49 из проекта конвенции и превратить ее в типовой закон, и такие, кто, так же как и делегация страны оратора, упорно настаивали на том, что проект статьи 49 должен иметь силу в качестве императивного закона. Были также коренные разногласия относительно преимущества системы "выбор путем присоединения" перед системой "выбор путем отказа от присоединения"; хотя оратор сказал бы, что между той и другой разница небольшая.

4. Ключ к тому, будет ли на практике применяться пункт 2 проекта статьи 49, находится в руках банков, или, конкретнее, Банковской комиссии Международной торговой палаты (МТП). В торговле товарами условия аккредитива требуют без исключения выдачи оборотного транспортного документа, а именно коносамента; Унифицированные правила и обычаи для документарных аккредитивов МТП устанавливают требования, которые должен соблюдать коносамент, чтобы быть приемлемым для банков. Если Банковская комиссия МТП решит выдать директиву банкам не акцептовать коносамент, отвечающий положениям пункта 2 статьи 49, это будет означать, что статья 49 не может быть применена на практике. Фактически каждая из трех заинтересованных коммерческих сторон – банки, торговцы товарами и перевозчики – должна будет согласиться, что схема в пункте 2 статьи 49 для них приемлема и что впредь все

коносаменты могут в договорном порядке соответствовать ее положениям; но у перевозчиков и торговцев не будет другого выбора, если банки запретят это. Зная о том, насколько важным будет одобрение МТП, секретариат ЮНСИТРАЛа дважды в общих чертах обращался к ней по вопросу о проекте конвенции, в том числе и о проекте статьи 49. Банкиры проявили большой интерес, и в целом позитивный, и МТП затронула этот вопрос в статье по вопросам об аккредитивах, опубликованной в выходящем раз в два месяца журнале, который она распространяет среди банков по всему миру. Тем не менее не было обсуждения по существу внутри МТП, которая заняла выжидательную позицию.

5. В любом случае система, установленная в проекте конвенции, должна быть вопросом удобства для практических работников. Торговля товарами осуществляется в основном на основе чартерных договоров, которые по смыслу проекта статьи 7 применяют к сдаче груза; и коносамент является очень простым документом, ссылающимся на условия и порядок чартерного договора, и сам по себе является документом, заключенным между двумя равными сторонами, определяющим, должен перевозчик сдать груз по инструкциям грузоотправителя по договору с передачей или без передачи оборотного документа.

6. Название пункта 2 нового проекта статьи 49 стало бы лучше, если бы оно было приведено в соответствие с обычной терминологией коносамента, и оратор предложил бы внести в него поправку, с тем чтобы он гласил: "Если оборотный транспортный документ или обратная электронная транспортная запись указывает либо в прямой форме, либо путем включения ссылки на чартерный договор, что груз может быть сдан без передачи транспортного документа или электронной транспортной записи, применяется следующее правило".

7. **Г-н Скелин** (наблюдатель от Швеции) говорит, что, по его мнению, система в пункте 2 предложения только преуменьшила бы значение коносамента, не решив проблемы, поскольку те, кто торгует товарами без документов, никак не смогут узнать, защищены они или нет. Более того, поскольку проект статьи 48 требует передачи необоротного транспортного документа, иными словами именного коносамента, при сдаче груза нелогично не требовать передачи оборотного документа. Кроме того, пункт 2 касается общих принципов товарораспорядительных документов, и некоторые юрисдикции будут сомневаться, принимать ли проект конвенции, который затрагивает такие общие принципы. Иногда отрасль извлекает выгоду из

обладания строгими правилами, даже если они создают некоторые проблемы на рынке. Оратор полагает, что принципом в проекте статьи 49 должна быть "сдача груза против передачи документа", – ни больше, ни меньше. Соответственно, его делегация поддержит пункт 1 предложения, но предпочла бы изъятие пункта 2.

8. **Г-жа Даунинг** (Австралия) говорит, что, хотя делегация ее страны предпочитает предложение в документе A/CN.9/XLI/CRP.7 нынешнему тексту проекта статьи 49, новое предложение все же не снимает обеспокоенность относительно того, что функция коносамента в качестве товарораспорядительного документа будет подорвана. Коносамент, который не нужно передавать против сдачи груза, в некоторых юрисдикциях просто не будет считаться коносаментом. Даже предложенная новая формулировка делает аннулирование правооснования слишком легким делом. Австралийская банковская отрасль выразила обеспокоенность относительно потенциальной утраты доверия к коносаменту как к товарораспорядительному документу, и представляется спорным, будут ли покупатели продолжать осуществлять платежи, если обладание коносаментом не предоставляет подразумеваемого обладания грузом.

9. Кроме того, новый вариант все еще не решает проблему перевозчика, который не знает, как осуществлять сдачу груза, поскольку осмотрительный грузоотправитель по договору воздержится от предоставления инструкций о сдаче груза из-за опасения отвечать по иску за присвоение. У перевозчика существуют другие способы решить эту проблему. Если перевозчик предвидит трудности в определенном месте назначения или в определенной отрасли, то он может потребовать предоплату фрахта или он может включить положение о том, что в случае, если груз не будет принят, перевозчик вернет его грузоотправителю по договору за его счет.

10. **Г-н Имору** (Бенин) говорит, что его делегация полностью разделяет обеспокоенность в отношении сдачи груза без передачи транспортного документа. Что касается погрузки груза, на который распространяются аккредитивы, крайне важным является уведомление банкира. В подпункте d) пункта 2 нового предложения говорится о лице, которое становится держателем транспортного документа "в соответствии с любым договором или другим соглашением", без уточнения, должны ли такие договоренности быть совершены в письменной форме или они могут быть устными; устная договоренность может создать проблемы. Второе предложение подпункта e) пункта 2 содержит

оговорку: "если в договорных условиях указывается ожидаемое время прибытия груза". Так получилось, что проект статьи 38 о деталях договора не включает упоминания времени прибытия, а когда африканские государства предложили включение такого упоминания, это предложение не было принято.

11. **Г-н Хонка** (наблюдатель от Финляндии), говорит, что его делегация выступает за внесение в определенном размере инноваций в статус-кво. Проект статьи 49 пытается решить извечную проблему морских перевозок, которая возникает, когда груз прибывает до коносамента. Предложение в документе A/CN.9/XLI/CRP.7 улучшило текст, предложив альтернативу "выбор путем присоединения" в названии его пункта 2. Предлагаемый текст представляет собой меньший отход от традиций и поэтому может получить более широкое одобрение. Следует напомнить, что, даже если коносамент устанавливает, что груз может быть сдан без передачи транспортного документа, последующие подпункты устанавливают дополнительные условия для такой сдачи, с тем чтобы предлагаемое изменение не повлекло за собой серьезный отход от традиционной функции коносамента. Поскольку коносаменты уже включают много стандартных положений, добавление такого заявления в коносамент не является необоснованным предложением; глагол "устанавливает" должен быть сохранен. В обеспокоенности Швеции относительно именных коносаментов есть рациональное зерно, но противоречия можно избежать путем внесения нескольких изменений в проект статьи 48. Как указал представитель Японии, если предложение будет принято, потребуются внесение нескольких логически вытекающих изменений в проекты других статей.

12. **Г-н Молльманн** (наблюдатель от Дании) говорит, что перед Комиссией стоит простая задача, заключающаяся в том, что надо решить, является ли новый вариант улучшением; в противном случае нынешняя формулировка проекта статьи 49 будет сохранена. Делегация страны оратора выступает за императивное законодательство в вопросе о проекте конвенции и предпочла бы режим "выбор путем отказа от присоединения" в тех случаях, когда будут применяться положения проекта статьи 49, если в транспортном документе не будет установлено ничего противоположного. Это заставит отрасль определить позицию, если она хочет сохранить статус-кво, поскольку ей не придется довольствоваться режимом "выбор путем присоединения". О другой причине предпочтения режима "выбор путем отказа от присоединения" говорится в замечании, сделанном Австралией, о том, что коносамент, содержащий

заявление о том, что груз может быть сдан без передачи транспортного документа, может не считаться коносаментом в некоторых юрисдикциях. Защитительные оговорки, предоставляемые в нынешнем тексте, будут достаточны, чтобы защитить заинтересованные стороны. С рассматриваемой проблемой сталкиваются главным образом при перевозке грузов навалом, и банки и торговцы товарами вполне способны рассчитать, каким образом защитить себя, применяя предоставленные защитительные оговорки; держатели коносаментов будут иметь перед собой предупреждение на транспортном документе.

13. Хотя делегация страны оратора предпочитает императивное правило в нынешнем тексте, она может поддержать новый вариант, но предпочла бы формулу "выбор путем отказа от присоединения". Если будет сохранена формула "выбор путем присоединения", делегация поддержит предлагаемую Нидерландами поправку к названию нового пункта 2, с тем чтобы разрешить эту ситуацию, типичную при перевозках грузов навалом, при которых трамповый коносамент просто отсылает к условиям чартерного договора. В каждом из этих случаев данный вопрос выйдет из сферы компетенции Комиссии, и представители отрасли могут решать, использовать или не использовать это положение, чтобы решить их проблему.

14. **Г-н Делебек** (Франция) говорит, что делегация его страны по-прежнему решительно выступает за то, чтобы просто исключить подпункты d)–h) нынешнего текста, но в духе компромисса может согласиться с новым вариантом. Однако делегация может принять только формулу "выбор путем присоединения" и будет возражать против того, чтобы было разрешено применять пункт 2 просто путем отсылки к чартерному договору. Сам транспортный документ должен "ясно установить", что груз может быть сдан без передачи транспортного документа. У оратора сложилось впечатление, что Комиссия пытается заставить банки обойтись без документа, который они считают необходимым; делегация страны оратора не считает, что она в состоянии вместо банков решать, в чем они нуждаются.

15. **Г-н Блейк-Лосон** (Соединенное Королевство) говорит, что, к сожалению, новый вариант проекта статьи 49 не снимает обеспокоенности его делегации. Он задается вопросом, указывает ли отсутствие комментариев к этому положению со стороны Банковской комиссии МТП на молчаливое согласие или на откровенный скептицизм. Процедуры, подробно изложенные в проекте статьи 49, повысят риск

мошенничества. Любая из альтернатив "выбор путем присоединения" или "выбор путем отказа от присоединения" может привести к новым нарушениям международной торговли и усложнить жизнь перевозчикам. Самым правильным решением было бы исключить всю главу 9 о сдаче груза и заново обдумать эту проблему. Однако в духе Рабочей группы делегация страны оратора согласится с решением большинства.

16. **Г-н Гумбрий** (Норвегия) говорит, что в определенных отраслях, когда стороны используют коносаменты, в то время как коносаменты не являются подходящим документом, похоже, возникнет проблема. Как указал представитель Австралии, есть альтернативы, но практические работники, похоже, неохотно прибегают к ним. Однако эти отрасли являются исключением; коносаменты функционируют должным образом в тысячах сделок каждый день. Делегация страны оратора возражала против правила непредставления документов, которое ослабит характер коносамента в качестве правораспорядительного документа, и, если положения в пункте 2 нового варианта должны сохраниться, делегация будет решительно выступать за формулу "выбор путем присоединения". Предлагаемый новый вариант, скорее всего, будет более эффективным, чем нынешний; перевозчики, торговцы товаром и банки смогут заставить работать эту систему, если они смогут договориться между собой. Возник вопрос об именных коносаментах; они подпадают под определение проекта статьи 48, и их не нужно согласовывать на основании проекта статьи 49.

17. Что касается предлагаемой Нидерландами поправки к названию пункта 2 нового варианта, то делегация страны оратора предпочла бы сохранить слово "устанавливает", которое сильнее, чем "указывает", и делегация не поддерживает добавление возможности включения путем отсылки к чартерному договору. Часто выстраивается длинная цепочка чартерных договоров, связанных с одним и тем же грузом, и трудно точно распознать, какие применяются постановления и условия договора. Гораздо лучше, особенно для капитана, отвечающего за сдачу груза, чтобы в самом коносаменте четко устанавливалось, что груз может быть сдан без передачи транспортного документа.

18. **Г-н Сато** (Япония) указывает, что заявление в транспортном документе о том, что груз может быть сдан без передачи документа, в одних юрисдикциях может иметь юридическую силу, а в других может ее и не иметь. В тех случаях, когда он считается имеющим юридическую силу, новый пункт 2 пытается обеспечить, чтобы была процедура, которой нужно

следовать. Делегации, которые выступают за то, чтобы просто исключить пункт 2, должны осознавать, что они могут оставить эту процедуру полностью на усмотрение перевозчика.

19. **Г-н Эсигон** (Габон) говорит, что вариант в документе A/CN.9/XLI/CRP.7, несомненно, более ясный, благодаря разделению на два пункта. В пункте 1 подчеркивается надлежащая роль коносамента как предоставляющего право получения груза, придавая тем самым ему значение банковской тратты. Однако пункт 2 затрагивает другой важный субъект морской отрасли, а именно банки. Вовлечение банков в систему без предварительной консультации с банковским сектором может привести к проблемам. Нужно пересмотреть пункт 2, чтобы сделать его приемлемым для банков.

20. **Г-н Альба Фернандес** (Испания) говорит, что в принципе он выступает за предложение, содержащееся в документе A/CN.9/XLI/CRP.7, поскольку оно снимает часть вопросов делегаций, которые предпочитают предоставить национальным судам улаживать проблемы, связанные с обратными транспортными документами. На практике правило "выбор путем присоединения" будет представлять собой наименьший из возможных отход от традиционных правил.

21. Оратор предпочел бы, чтобы название пункта 2 содержало более четкую формулировку, требующую от сторон придерживаться правил, установленных в подпунктах а)–е). Некоторые коносаменты содержат технические спецификации, преследующие конкретную цель, что говорит о том, что отрасль может приспособить свои документы и практику к конкретным правовым ситуациям.

22. **Г-н Миллер** (Соединенные Штаты Америки) говорит, что эта проблема трудная, как это часто бывает в торговом праве, когда риск должен быть распределен между двумя добросовестными сторонами. Он признает необходимость рассмотреть обеспокоенность банковской отрасли. Однако это предложение пытается затронуть реальную проблему, возникшую на практике, для решения которой Комиссия должна предпринять усилие. Поэтому оратор поддерживает пункт 2 предложения с поправкой, выдвинутой делегацией Нидерландов, касающейся включения путем отсылки, что, несмотря на связанные с этим риски, сделает решение более эффективным.

23. **Г-н Берлинджери** (Италия) говорит, что в прошлом коносамент перемещался гораздо медленнее, чем судно, перевозящее груз. Эта проблема решалась путем разрешения лицу, которому должен быть сдан

коносамент, вступить в контакт с перевозчиком, представить банковскую гарантию и забрать груз. Со временем эта ситуация изменилась, но, как представляется оратору, документ, который не является документом о передаче и не представляет подразумеваемого обладания грузом, не может быть определен как оборотный транспортный документ.

24. Делегация страны оратора не может согласиться с изменениями, предлагаемыми представителем Нидерландов; оратор предпочел бы вставить слово "ясно" перед словом "устанавливает" в названии пункта 2. Точно так же он будет возражать против включения арбитражной оговорки путем простой отсылки к содержащему ее чартерному договору. В Италии, если в коносаменте установлено, что он выдан в соответствии с конкретным чартерным договором, и, соответственно, присутствует ссылка на арбитражную оговорку, содержащуюся в этом чартерном договоре, суды считают, что включения не было, поскольку арбитражная оговорка не упоминается в этом коносаменте. Решение состоит в том, чтобы потребовать, чтобы документ содержал ясно выраженное заявление, которое привлечет внимание третьих сторон к тому факту, что в нем устанавливаются условия, отличные от тех, которые обычно крайне важны для оборотного транспортного документа.

25. У оратора есть сомнения, относящиеся к основной части пункта 2. В подпункте а) употреблено слово "может", относящееся к опционам перевозчика, но перевозчик все еще имеет право воспользоваться процедурами, изложенными в проекте статьи 50, в отношении несданных грузов. Поэтому, возможно, было бы целесообразно, чтобы в подпункте а) содержалось заявление в таком духе, как "без ущерба для статьи 50". Кроме того, подпункт с) устанавливает, что лицо, дающее инструкции согласно подпункту d), должно возместить перевозчику убыток, вытекающий из того, что он считается ответственным перед держателем. Поскольку такая ответственность не может больше применяться к сдаче груза держателю, это, похоже, будет ссылка на обязательство перевозчика сдать его в том состоянии, в котором он был получен. Тем не менее подпункт е), ссылка на который включена в подпункт с), устанавливает, что ответственность возникает только в том случае, если держатель становится держателем после того, как груз был сдан. Положение держателя, который стал держателем до сдачи груза, должно быть прояснено.

26. В духе компромисса делегация страны оратора готова поддержать это предложение, при условии что будут сделаны изменения, которые она предложила.

27. **Г-жа Тэлбот** (наблюдатель от Новой Зеландии) говорит, что это предложение является улучшением по сравнению с предыдущим вариантом проекта статьи 49; делегация страны оратора предпочитает "выбор путем присоединения", воплощенный в названии нового пункта 2.

28. **Г-н ас-Саид** (Египет) говорит, что проект статьи содержит высокотехнические проблемы, которые трудно разрешить. Хотя он высоко оценивает усилия делегаций Австралии и Италии, результатом было то, что проблема еще больше осложнилась. Если изменения, предложенные представителем Италии, не будут сделаны, оратор предпочтет принять предложение Соединенного Королевства об исключении всей главы 9, включая проект статьи 49. Тогда поднятые в ней проблемы могли бы быть решены на практике и с помощью типового закона.

29. **Г-жа Червенка** (Германия) говорит, что делегация ее страны готова поддержать предложение как итог неофициальных консультаций, в котором многие позиции были отражены. Оратор не может согласиться с изменениями, предложенными наблюдателем от Нидерландов, но не возражает против поправок, предложенных представителем Италии. Если делегации не смогут принять предлагаемый новый вариант проекта статьи 49 и вернуться к нынешнему тексту, оратор предпочла бы исключить подпункты d)–h).

30. **Г-н Шарма** (Индия) говорит, что делегация его страны удовлетворена нынешним текстом проекта статьи 49, но в принципе готова согласиться с компромиссным предложением. Похоже, есть общее согласие в отношении пункта 1, который отражает обычную практику; делегация страны оратора может также согласиться с пунктом 2, с поправками, предложенными представителем Италии. Однако оратор не может поддержать предложения, сделанные наблюдателем от Нидерландов, которые могут ослабить качество оборотного транспортного документа.

31. **Г-н Майер** (Швейцария) говорит, что это предложение представляет собой хороший компромисс, который содержит существенные уступки делегациям, выступавшим за исключение подпунктов d)–h) проекта статьи 49. Как справедливо заметил наблюдатель от Финляндии, новый текст не является серьезным отходом от принципов, применяемых к коносаментам. Оратор не может понять позицию тех делегаций, которые считают, что интересы держателя все еще недостаточно защищены. Выбирать нужно между нынешним текстом проекта статьи и новым предлагаемым текстом, и последний является явным улучшением по сравнению с первым.

32. Делегация страны оратора может согласиться с предлагаемым названием пункта 2, с добавлением упоминания проекта статьи 50, как это предлагает представитель Италии. Оратор согласен с делегациями Финляндии и Швеции, что может существовать некоторая непоследовательность в режиме именных коносаментов, которую нужно устранить; однако в принципе он готов согласиться с этим предложением.

33. **Г-н Цанцалос** (Греция) говорит, что делегация его страны может согласиться с предлагаемым новым текстом с поправкой к названию пункта 2, которую выдвинула делегация Нидерландов.

34. **Г-н Ху Чженлян** (Китай) говорит, что по большей части он разделяет мнения, выраженные наблюдателем от Швеции. Проект статьи 49 устанавливает правила, регулирующие сдачу груза; поскольку сдача является таким важным аспектом перевозки, необходимо, чтобы эти правила четко понимались. Нынешний текст усложнен, а предлагаемый новый текст еще сложнее. Редко бывает, чтобы оборотный транспортный документ устанавливал, что груз может быть сдан без передачи документа. Кроме того, во многих правовых системах, в том числе и в системе Китая, такое заявление не будет иметь юридической силы, и оратор предпочел бы, чтобы проект Конвенции не занимался последствиями его включения. Оратор также согласен с тем, что пункт 2 предложения может породить коммерческое мошенничество со стороны грузоотправителя по договору и нанести ущерб достоверности оборотных коносаментов.

35. **Г-н Скелин** (наблюдатель от Швеции) говорит, что он разделяет опасения представителя Италии по поводу того, что проект статьи может лишить коносамент его характера оборотного транспортного документа. Однако если большинство делегаций выступают за это предложение, делегация страны оратора хотела бы, чтобы перед словом "устанавливает" было вставлено слово "ясно".

36. **Г-н Сандовал** (Чили) говорит, что делегация его страны поддерживает предлагаемый новый текст проекта статьи 49.

37. **Г-н Имору** (Бенин) спрашивает, может ли представитель Японии объяснить, относится ли подпункт d) пункта 2 предложения и к устным, и к письменным договоренностям. Кроме того, он хотел бы вновь подтвердить мнение о том, что подпункт e) описывает ситуацию, когда детали договора устанавливают ожидаемое время прибытия груза, в то время как проект статьи 38 о деталях договора не упоминает время прибытия.

38. **Г-н Сато** (Япония) говорит, что он не может дать точный ответ на вопросы, поставленные представителем Бенина, поскольку формулировка, о которой идет речь, взята соответственно из подпунктов g) и h) нынешнего текста проекта статьи 49. Он думает, что упомянутые "договоренности" будут включать договор купли-продажи или аккредитив, которые оба являются письменными документами; теоретически устная договоренность может также представлять собой договор или иное соглашение, достигнутое до сдачи груза, поскольку это положение не устанавливает противного, но это было бы совершенно необычным. Ссылка на ситуацию, когда детали договора устанавливают ожидаемое время прибытия груза, была включена в подпункт e) пункта 2, с тем чтобы охватить такую возможность; это не упоминается в проекте статьи 38, поскольку Рабочая группа посчитала нецелесообразным требовать от перевозчиков, чтобы они включали такое заявление во все договоры.

39. Оратор считает, что перевозчик может полагаться на проект статьи 50, не предпринимая никаких шагов, предусмотренных в проекте статьи 49; например, он может складировать несданный груз, не запрашивая согласия грузоотправителя по договору. Однако оратор не возражает против добавления ссылки на проект статьи 50 в подпункт a) пункта 2 проекта статьи 49, как это предлагает представитель Италии. Делегация страны оратора готова согласиться с этим компромиссным предложением добавить ссылку на проект статьи 50.

40. **Председатель** говорит, что большинство делегаций, похоже, считают, что вариант проекта статьи 49, содержащийся в документе A/CN.9/XLI/CRP.7, является хорошим компромиссом. Похоже также, что есть значительная поддержка предложению Италии заменить слово "устанавливает" словами "ясно устанавливает" в названии нового пункта 2 и некоторая поддержка ее предложению включить выражение "без ущерба для пункта 1 статьи 50" в новый подпункт a) пункта 2.

41. **Г-н ван дер Зил** (наблюдатель от Нидерландов), поддержанный **г-ном Миллером** (Соединенные Штаты Америки), говорит, что, по его подсчетам, голландское и итальянское предложения пользуются одинаковой степенью поддержки; однако большинство делегаций, похоже, выступают за то, чтобы оставить без изменения предлагаемый вариант проекта статьи 49, содержащийся в документе A/CN.9/XLI/CRP.7.

42. **Г-н Молльманн** (наблюдатель от Дании) одобряет замечания, сделанные представителями

Нидерландов и Соединенных Штатов, и указывает, что нельзя предполагать, что делегации, предпочитающие слово "устанавливает" вместо слова "указывает" в названии пункта 2, также выступают за выражение "ясно устанавливает".

43. **Г-н Делебек** (Франция) говорит, что французское предложение аналогично итальянскому предложению, которое он поддерживает.

44. **Г-н Скелин** (наблюдатель от Швеции) говорит, что делегация его страны поддерживает замечания Председателя. Важно учитывать, что некоторые делегации призывали полностью исключить пункт 2.

45. **Г-жа Червенка** (Германия) говорит, что, хотя делегация ее страны и выразила свою поддержку варианту проекта статьи 49, содержащемуся в документе A/CN.9/XLI/CRP.7, как она понимает, "устанавливает" и "ясно устанавливает" означают одно и то же, и она может поэтому согласиться с любым из этих терминов.

46. **Г-н Ху Чженлян** (Китай) выражает надежду на то, что предпочтение его делегации исключить полностью пункт 2 будет принято во внимание.

47. **Г-н Сандовал** (Чили) говорит, что, когда он выступал в предыдущий раз, он исходил из того, что предложение Италии включить слово "ясно" было уже одобрено.

48. **Председатель** отмечает, что те делегации, которые выразили поддержку предложению Италии, сделали это, потому что они возражали против предложения Голландии; поэтому нельзя сказать, чтобы эти два предложения пользовались одинаковой степенью поддержки. Выслушав внимательно все сделанные замечания, Председатель придерживается своего первоначального вывода о том, что большинство членов Комиссии желают одобрить вариант проекта статьи 49, содержащийся в документе A/CN.9/XLI/CRP.7, с изменениями, предложенными представителем Италии.

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

Логически вытекающие изменения в проекте статьи 47 (Сдача груза в том случае, когда оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись не выданы), проекте статьи 48 (Сдача груза в том случае, когда необоротный транспортный документ, требующий передачи, выдан) и проекте статьи 50 (Груз, оставшийся несданным)

50. **Г-н Сато** (Япония) говорит, что вследствие одобрения проекта статьи 49 с поправками необходимо сделать ряд технических изменений в проектах статей 47, 48 и 50.

51. Подпункт с) проекта статьи 47, должен гласить:

"с) Без ущерба для пункта 1 статьи 50, если груз не может быть сдан, поскольку i) грузополучатель, получив уведомление о прибытии груза, не требует сдачи груза перевозчиком во время или в сроки, упоминаемые в статье 45, после его прибытия в место назначения, или ii) перевозчик, предприняв разумные усилия, не может найти грузополучателя, чтобы получить инструкции о сдаче груза, перевозчик может сообщить об этом контролирующей стороне и запросить инструкции в отношении сдачи груза. Если, предприняв разумные усилия, перевозчик не может найти контролируемую сторону, перевозчик может сообщить об этом грузоотправителю по договору и запросить инструкции в отношении сдачи груза. Если, предприняв разумные усилия, перевозчик не может найти грузоотправителя по договору, перевозчик может сообщить об этом документарному грузоотправителю и запросить инструкции в отношении сдачи груза".

52. Подпункт b) проекта статьи 48 должен гласить:

"b) Без ущерба для пункта 1 статьи 50, если груз не может быть сдан, поскольку i) грузополучатель, получив уведомление о прибытии груза, не требует сдачи груза перевозчиком во время или в сроки, упоминаемые в статье 45, после его прибытия в место назначения, ii) перевозчик, предприняв разумные усилия, не может найти грузополучателя, чтобы получить инструкции о сдаче груза, или iii) перевозчик отказывается сдавать груз, поскольку лицо, утверждающее, что оно является грузополучателем, не идентифицирует себя в качестве грузополучателя или не передает транспортный документ, перевозчик может сообщить об этом грузоотправителю по договору и запросить инструкции в отношении сдачи груза".

53. Наконец, в подпункте b) пункта 1 проекта статьи 50 после слов "контролирующая сторона" следует включить слово "держатель".

54. **Г-н Майер** (Швейцария) одобряет изменения, которые были предложены, однако спрашивает, нужно

ли также положение в проекте статьи 49, аналогичное положению подпункта iii) пункта b) проекта статьи 48.

55. **Г-н Сато** (Япония) согласен с тем, что такое положение может быть вполне необходимо, но в данный момент он не в состоянии предложить точную формулировку.

56. **Г-жа Шалл-Хома** (Нигерия) предлагает объединить заголовок проекта статьи 49 с заголовком проекта статьи 48 путем включения выражения "которое не требует передачи" после слов "оборотная транспортная электронная запись".

57. **Г-жа Червенка** (Германия), поддержанная **г-ном Шарма** (Индия), говорит, что проект статьи 49 был подробно обсужден и его не нужно снова изменять. Пункт 2 проекта статьи 49 представляет исключение из правила, установленного в пункте 1; поправка, предложенная представителем Нигерии, создаст неправильное впечатление в отношении содержания проекта статьи.

58. *Логически вытекающие изменения в проектах статей 47, 48 и 50 утверждаются по существу и передаются в редакционную группу.*

Заседание закрывается в 18 ч. 00 м.