



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/SC.3/AC.5/7*
30 September 1998

RUSSIAN
Original: FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Подготовительный комитет, созданный совместно
ЦКСР, Дунайской комиссией и ЕЭК ООН в целях
разработки Конвенции о договоре перевозки грузов
по внутренним водным путям

РЕШЕНИЯ, ПРИНЯТЫЕ ПОДГОТОВИТЕЛЬНЫМ КОМИТЕТОМ
(в ходе его пятой сессии, Бухарест, 24-28 августа 1998 года)

I. УЧАСТНИКИ

1. Подготовительный комитет, созданный совместно ЦКСР, Дунайской комиссией и ЕЭК ООН в целях разработки Конвенции о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям, провел свою пятую сессию 24-28 августа 1998 года в Бухаресте. В ее работе приняли участие представители следующих стран: Австрии, Болгарии, Венгрии, Германии, Люксембурга, Нидерландов, Республики Молдова, Российской Федерации, Румынии, Словацкой Республики, Франции, Чешской Республики и Швейцарии.

II. ДОЛЖНОСТЬ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ

2. Обязанности Председателя Подготовительного комитета исполнял г-н Александр Сербан Куку (Румыния), избранный Председателем в ходе четвертой сессии. Он выступил перед участниками сессии Комитета с приветственной речью.

* Распространен Центральной комиссией судоходства по Рейну (ЦКСР) под условным обозначением CMNI/PC (98) 14.

III. УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ

3. Подготовительный комитет утвердил предварительную повестку дня, подготовленную секретариатом (TRANS/SC.3/AC.5/6 - CMNI/PC (98) 1). Было решено, что, помимо статей, перечисленных в пункте 3 а), Комитет вновь рассмотрит также статьи 19-21* и обсудит статьи, которые еще не рассматривались в ходе второго чтения проекта.

IV. ОКОНЧАТЕЛЬНОЕ УТВЕРЖДЕНИЕ РЕШЕНИЙ, ПРИНЯТЫХ ПОДГОТОВИТЕЛЬНЫМ КОМИТЕТОМ В ХОДЕ ЕГО ЧЕТВЕРТОЙ СЕССИИ

4. Документ TRANS/SC.3/AC.5/5 - CMNI/PC (98) 7 был утвержден с оговорками, представленными делегацией Германии, в отношении вариантов пунктов 1 и 2 статьи 17, пункта 5 статьи 20 и статьи 21 на немецком и английском языках в том виде, в каком они приводятся в пункте 25. Делегация Нидерландов также выявила ошибки в варианте текста на английском языке и высказалась за то, чтобы в пункте 28 доклада была сделана ссылка на КОВС.

5. Кроме того, делегация России хотела бы включить в доклад свое предложение, высказанное на последней сессии и дополненное предложением Украины, относительно того, что предельная максимальная ответственность, указанная в пункте 4 статьи 21, не должна превышать 25% суммы фрахта.

6. Делегация Нидерландов выразила удивление по поводу документа TRANS/SC.3/AC.5/1998/17 - CMNI/PC (98) 8, в котором не были отражены решения, принятые в ходе предыдущих совещаний и изложенные в документе TRANS/SC.3/AC.5/1998/11 - CMNI/PC (98) 27, но не включенные в документ TRANS/SC.3/AC.5/1998/17 - CMNI/PC (98) 8.

V. РАССМОТРЕНИЕ ПРОЕКТА КОНВЕНЦИИ О ДОГОВОРЕ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ И ПРИЛОЖЕНИЙ К НЕЙ (ПРОТОКОЛЫ 1 И 2)

Статья 11: Характер и содержание

7. По этой статье был высказан целый ряд замечаний.

* Нумерация указанных ниже статей соответствует нумерации сводного текста, представленного докладчиком (документ TRANS/SC.3/AC.5/1998/17 - CMNI/PC (98) 8). Этот сводный проект, в котором учитываются решения и предложения правительственных экспертов и в котором содержатся также предложения докладчика по редакции текста, был принят большинством делегаций в качестве основы для работы.

Пункт 1

8. Указывалось на несоответствие между содержащимся в пункте 6 статьи 1 определением "транспортный документ", которое обозначает также любой другой документ, используемый в перевозках данного типа, и пунктом 1 статьи 11, в котором под транспортным документом подразумевается только накладная или коносамент.

9. Было предложено указать, что перевозчик оформляет транспортный документ и что коносамент должен выдаваться только по просьбе грузоотправителя. Кроме того, поскольку некоторые перевозки грузов осуществляются без оформления транспортного документа, было решено уточнить, что отсутствие документов никак не влияет на действительность договора перевозки.

Пункт 4

10. Было предложено исключить выражение "составляется в форме накладной или коносамента".

Пункт 5

11. Кроме того, было предложено предусмотреть, чтобы экземпляр оригинала транспортного документа подписывался также грузоотправителем.

Пункт 6

12. Из пункта 6 статьи 1 было предложено исключить слова "любого другого документа, используемого в перевозках данного типа".

13. Делегация Германии передала на рассмотрение Комитета следующий новый вариант статьи 11, полностью пересмотренной с учетом различных представленных предложений и замечаний:

"1. Перевозчик оформляет для каждой перевозки грузов, регулируемой настоящей Конвенцией, транспортный документ; он должен оформлять коносамент только по просьбе грузоотправителя. Отсутствие транспортного документа не влияет на действительность договора перевозки.

1-бис. Включить прежние пункты 5 и 6, заменив в пункте 5 термин "грузополучатель" термином "грузоотправитель".

2. Транспортный документ [, подписываемый перевозчиком, капитаном судна или уполномоченным лицом и грузоотправителем,] при отсутствии доказательств противного удостоверяет заключение и содержание договора, а также принятие груза

перевозчиком. В частности, он обосновывает презумпцию соответствия принятого к перевозке груза его описанию в документе.

3. В том случае, когда транспортным документом является коносамент, только последний определяет отношения между перевозчиком и грузополучателем. Условия договора по-прежнему определяют отношения между перевозчиком и грузоотправителем.

4. Транспортный документ, помимо своего наименования, должен содержать следующие сведения:

"
"
"
"
" "

5.-6. становятся пунктом 1-бис".

14. Комитет решил, что это предложение послужит рабочей основой для обсуждения на следующей сессии Комитета.

Статья 19: Сумма возмещения

15. Ряд делегаций (Франции, Германии, Австрии) высказались за исключение пункта 5.

В частности, подчеркивалась неприемлемость принципа выплаты полной суммы фрахта в случае полной утраты груза. Исключение этого пункта, как представляется, повлечет за собой применение внутригосударственного законодательства.

16. Вместе с тем делегации Болгарии и России сочли такое положение полезным и в этой связи сослались на формулировку, в поддержку которой высказались делегации Бельгии и Украины в ходе последнего совещания (документ TRANS/SC.3/AC.5/5 - CMNI/PC (98) 7).

17. В конечном счете Комитет принял "в квадратных скобках" указанный ниже вариант, предложенный вышеупомянутыми делегациями, в том виде, в каком он приводится в документе TRANS/SC.3/AC.5/5 - CMNI/PC (98) 7, с поправкой, касающейся ссылки на национальные правила.

" [5. Положения настоящей статьи не затрагивают право перевозчика на получение фрахта, предусмотренного договором перевозки, либо, в случае его отсутствия, применимыми национальными правилами или практикой] ".

Статья 20: Ограничение ответственности

18. Пункт 1 был изменен следующим образом:

"1. При условии соблюдения статьи 21 и пункта 3 настоящей статьи и, несмотря ни на какие иски, предъявляемые перевозчику, он ни в коем случае не несет ответственность за суммы, превышающие:

а) 666,67 расчетных единиц на каждое место или другую единицу отгрузки либо две расчетные единицы за каждый килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза в зависимости от того, какая сумма выше;

б) 20 000 расчетных единиц в случае причинения ущерба контейнеру (TEU) и всему содержащемуся в нем грузу".

19. По пункту 4 состоялся углубленный обмен мнениями. В результате этого была предложена следующая формулировка:

"4. Перевозчик и грузоотправитель могут договориться относительно максимального предела ответственности в случае ущерба, причиненного задержкой сдачи груза в соответствии со статьей 5, которая не может быть ниже 25% простого фрахта и не может превышать в три раза этот фрахт. Однако общая сумма возмещения, причитающаяся на основании пункта 1 и первого предложения настоящего пункта, не может превышать предельную величину, которая применяется на основании пункта 1 настоящей статьи в случае полной утраты принятых под ответственность грузов".

20. Делегация Болгарии, в поддержку которой выступила делегация России, высказалась за включение положения о возмещении ущерба в соответствии с положениями, определенными договором перевозки, причем сумма возмещения не может превышать 50% стоимости фрахта.

21. Делегация Германии высказалась за максимальный предел, а также за включение дополнительного положения в том виде, в каком оно содержится в документе TRANS/SC.3/AC.5/1998/17 - CMNI/PC (98) 8, вторая часть предложения в пункте 4 статьи 20, и предусматривает возможность отсутствия договоренности. В этом случае, по ее мнению, предельная величина должна в три раза превышать сумму фрахта.

Поскольку делегации Болгарии и России согласились с компромиссным вариантом, предусматривающим максимальную предельную сумму, соответствующую сумме простого фрахта, в результате проведенного обсуждения была принята следующая формулировка пункта 3 (прежний пункт 3 становится новым пунктом 4).

"3. В случае ущерба, вызванного задержкой сдачи груза в соответствии со статьей 5, перевозчик несет ответственность в размере, не превышающем величину фрахта. Однако общая сумма возмещения, причитающаяся на основании пункта 1 и первого предложения настоящего пункта, не может превышать предельную величину, которая применяется на основании пункта 1 в случае полной утраты принятых под ответственность грузов".

Статья 21: Утрата права на ограничение ответственности

22. В связи со статьей 21 не было достигнуто единого мнения относительно, в частности, целесообразности использования варианта, предложенного делегацией Швейцарии (см. результаты обсуждения в документе TRANS/SC.3/AC.5/5, пункты 27-30 - CMNI/PC (98) 7). Формулировка этих текстов остается без изменений.

Статья 22: Обжалование в судебном порядке

23. Текст статьи 22 на французском языке согласован с положениями Гамбургских правил в том, что касается характера договора, на котором основан иск. В этой связи следует указать: "...основан ли этот иск на деликтной, договорной или иной юридической ответственности".

Статья 23: Уведомление о повреждении

24. Комитет решил сохранить в пункте 3 b) срок в семь последовательных дней с момента сдачи груза.

25. Делегация Швейцарии предложила исключить пункт 4. Делегация Венгрии предложила объединить пункты 3 и 4.

26. В конечном счете Комитет решил сохранить нижеуказанную формулировку, предложенную секретариатом, четко указав, что срок начинает исчисляться с момента, когда грузополучатель может представить доказательства того, что он направил уведомление.

"4. Никакая компенсация не полагается за ущерб, вызванный задержкой сдачи груза, если грузополучатель не может доказать, что он направил перевозчику уведомление о повреждении в течение 21 последовательного дня с момента сдачи груза".

Статья 24: Исковая давность

27. В связи с третьим предложением в пункте 2 ряд делегаций (в частности, делегации Германии, Австрии и Франции) высказались за ссылку на договорное право (lex contractus).

28. В результате обсуждения текст пункта 2 был принят со следующей поправкой, предложенной делегацией Франции:

"2. ...

Кроме того, временное прекращение и прерывание исковой давности регулируются законодательством, применимым к договору".

Однако ряд делегаций высказали оговорку в связи с необходимостью дополнительного изучения этого положения на внутригосударственном уровне.

Делегация Австрии высказалась за исключение пункта 4.

Статья 25: Оговорки, признаваемые недействительными

Пункт 1

29. В результате обмена мнениями по инициативе делегации Германии было решено исключить из пункта 1 слова, указанные в первых скобках: "приведенная в договоре перевозки или в транспортном документе". Скобки, в которых указаны сроки предъявления претензии и исковой давности, были сняты, а сам текст - сохранен.

30. После изменения редакции пункта [2] (Любая оговорка, предусматривающая отступление от положений, в отношении которых настоящая Конвенция не допускает исключений, является недействительной) и состоявшегося затем короткого обмена мнениями этот пункт было решено исключить.

31. Пункт [3] был исключен, поскольку положения, касающиеся контейнера, были включены в статью 20.

Пункт 2 а)

32. Что касается пункта 2 статьи 25, то докладчик напомнил, что перечисленные в нем оговорки об освобождении были включены в результате достигнутого на третьей сессии Комитета общего компромисса между сторонниками и противниками принципа освобождения в случае навигационной ошибки.

33. Однако делегации Германии, Австрии и Франции заявили, что они не согласны с формулировкой пункта 2 а) в ее существующем виде.

34. В частности, делегация Франции указала, что она не может согласиться с формулировкой определения навигационной ошибки в редакции, предусмотренной в подпункте а).

35. Делегации Румынии и Венгрии подчеркнули, что их внутригосударственное законодательство не предусматривает освобождение от ответственности перевозчика в случае навигационной ошибки.

36. Вместе с тем делегация Венгрии, а также делегация Австрии полагали, что в интересах общего компромисса договоренность могла бы быть достигнута, если бы в определении навигационной ошибки проводилась дифференциация между грубой ошибкой, включающей умышленное действие или безответственное поведение, и незначительной ошибкой.

37. Делегация Германии подчеркнула недопустимость предоставления перевозчику возможности освобождения от ответственности за грубую ошибку своих служащих.

38. В этой связи в целях создания условий для достижения консенсуса делегация Франции предложила следующую редакцию пункта 2 а) :

"2. ...

а) действием или упущением капитана, лоцмана или любого другого лица, обслуживающего судно, толкач или буксир на ходу или во время формирования либо расформирования толкаемого или буксируемого состава, если только это действие или упущение не были совершены с намерением нанести ущерб либо в результате безответственного поведения".

39. Делегация Нидерландов полагала, что такая формулировка излишне ограничительна, поскольку она не предусматривает возможности освобождения от ответственности в случае навигационной ошибки и создает еще большие трудности для достижения компромисса. Она напомнила об отсутствии абсолютной уверенности в том, что имеющаяся у перевозчика возможность освобождения от ответственности может быть реализована на практике в силу его экономической уязвимости по отношению к грузоотправителю. Поэтому она не может согласиться с предложением Франции.

40. Делегация Германии подчеркнула, что делегация Франции внесла это предложение в интересах достижения компромисса и что делегация Германии может его поддержать.

41. Делегации Австрии, Швейцарии, России, Словакии, Чехии, Молдовы и Румынии также сообщили о том, что они могут согласиться с этим предложением.

42. Делегация Болгарии может согласиться как с предложением Франции, так и текстом, представленным докладчиком, поскольку, по ее мнению, каких-либо существенных различий между ними нет.

43. Указав на необходимость принятия того или иного предложения большинством делегаций, делегация Венгрии отметила, что она могла бы согласиться как с предложением делегации Нидерландов, так и с предложением Франции, которое, впрочем, в большей мере учитывает внутригосударственное законодательство.

Пункт 2 b)

44. Делегация Германии не может согласиться с этим положением, поскольку, по ее мнению, перевозчик должен нести ответственность за весь период, в течение которого груз находится в его ведении.

45. Делегация Нидерландов подчеркнула настоятельную необходимость сохранения этого положения.

Пункты 2 c) и d)

46. В отличие от делегации Германии, которая полагает, что эти пункты следует исключить, поскольку, в частности, в них речь идет о ситуациях, не ставящих под сомнение тот факт, что перевозчик проявил бдительность, делегация Румынии выступает за их сохранение в существующем виде.

Делегация Нидерландов также высказалась за сохранение этих пунктов.

Делегация Германии не может согласиться с освобождением перевозчика от ответственности в случае перевозки живых животных. По ее мнению, формулировка, предусматривающая такую возможность, должна носить более ограничительный характер.

Статья 26: Общая авария

47. Было отмечено, что понятие общей аварии соответствует определению и толкованию, предусмотренным всеми другими конвенциями, связанными с перевозками, и в частности морскими перевозками.

Статья 27: Другие конвенции

48. Делегация Германии задала вопрос о том, действительно ли Комитет намерен включить в конвенцию такую статью (ядерное происшествие). Докладчик согласился с предложением рассмотреть этот вопрос.

49. Было сочтено предпочтительным исключить пункт 3 из этой статьи, но уточнить в пункте 7 статьи 1 (определения), что под термином "грузы" не подразумеваются багаж и транспортные средства перевозимых лиц. Название было скорректировано с учетом такого изменения содержания этой статьи (применимость других конвенций).

Статья 28: Расчетная единица

50. Редакция этой статьи была сохранена с добавлением слов "или 400 000 валютных единиц за контейнер", с тем чтобы учитывать ограничение ответственности за контейнеры. Эту сумму было решено рассчитать на более позднем этапе.

Статья 29: Дополнительные национальные положения

51. Делегация Австрии сообщила о том, что она не в полной мере согласна с пунктами 2 и 3, считая целесообразным применять законодательство государства, с которым в силу договора установлены наиболее тесные отношения, как это предусмотрено Конвенцией о праве, применимом к договорным обязательствам.

52. Со своей стороны, делегация Германии высказалась за полное исключение статьи 29.

53. Делегация Нидерландов считает эту статью важной, поскольку не все представленные государства являются членами Европейского союза и, следовательно, сторонами Конвенции о праве, применимом к договорным обязательствам. Кроме того, данная статья имеет значение с точки зрения согласования правовых положений в этой области.

54. Делегация России высказалась в поддержку позиции делегации Нидерландов, поскольку, в частности, положения этой статьи могут оказаться полезными в случае судов, по экономическим соображениям зарегистрированных в других странах.

55. Делегации Румынии, Франции, Словакии, Болгарии, Швейцарии и Чехии высказались за сохранение статьи 29.

Статья 30: Оговорки, касающиеся географической области применения

56. В соответствии с намерениями Комитета в этой статье должны рассматриваться не оговорки, а заявления. Поэтому наименование статьи было изменено следующим образом: (статья 30: Заявление, касающееся области применения Конвенции). По предложению делегации России секретариату было поручено изучить возможность объединения статей 2 и 30.

Пункты 1 и 2

57. Делегация Румыния предложила воспроизвести в пункте а) положения Мангеймского соглашения и Белградской конвенции, касающихся свободы судоходства.

58. Делегация Германии подчеркнула, что, по ее мнению, необходимости включать положения об оговорках не существует.

Все делегации высказались за достижение компромисса, предусматривающего сохранение такого пункта в той или иной форме.

Вместе с тем делегация Россия предложила сослаться на внутренние судоходные пути международного значения. Делегация Швейцарии указала, что, по ее мнению, в этой статье целесообразно сослаться не только на соответствующий водный путь, но также на соединительные пути.

Делегация Венгрии подчеркнула, что следовало бы отразить изменения положений таких конвенций, как Белградская конвенция, и в большей степени охватить судоходные пути, подпадающие под действие международного права.

59. В ходе обсуждения этого вопроса докладчик предложил следующий позитивно сформулированный текст статьи 30.1.

"1. Настоящая Конвенция применяется к перевозкам грузов по рекам Рейн, Мозель и Дунай, а также к водным путям, связывающим эти реки, и притокам этих рек, подпадающим под международный статус (режим).

2. Каждое Договаривающееся государство может в момент подписания им настоящей Конвенции или сдачи на хранение своей ратификационной грамоты либо документа о присоединении или в любой другой последующий момент заявить, что оно будет также применять настоящую Конвенцию на других внутренних водных путях, находящихся на его национальной территории".

60. Кроме того, секретариат представил два предложения по вариантам статьи 30.1.

"1. Настоящая Конвенция применяется к внутренним водным путям, подпадающим под [режим] пересмотренной Конвенции о судоходстве на Рейне от 17 октября 1868 года, Конвенции от 27 октября 1956 года о канализации реки Мозель или Конвенции о режиме судоходства по Дунаю от 18 августа 1948 года, а также к водным путям, связывающим эти реки, к водным путям международного значения и их притокам.

2. Каждое Договаривающееся государство может в момент подписания им настоящей Конвенции или сдачи на хранение своей ратификационной грамоты либо документа о присоединении или в любой другой последующий момент заявить, что оно будет также применять настоящую Конвенцию на других внутренних водных путях, находящихся на его национальной территории [указанных в приложении]".

Вариант

"Каждое Договаривающееся государство может в момент подписания им настоящей Конвенции или сдачи на хранение своей ратификационной грамоты либо документа о присоединении или в любой другой последующий момент заявить, что оно не будет применять настоящую Конвенцию к некоторым водным путям, находящимся на его территории, которые не являются водными путями, подпадающими под режим пересмотренной Конвенции о судоходстве по Рейну от 17 октября 1868 года, Конвенции от 27 октября 1956 года о канализации реки Мозель или Конвенции о режиме судоходства по Дунаю от 18 августа 1948 года, а также внутренними водными путями, связывающими указанные выше реки, и их притоками, подпадающими под аналогичный международный режим".

61. Состоявшееся после этого обсуждение показано, что большинство делегаций хотели бы в максимально возможной степени расширить область географического применения конвенции и поэтому считают нецелесообразным ссылаться на Рейнскую, Мозельскую и Дунайскую конвенции.

62. Для того чтобы отразить эту общую позицию в конкретных формулировках, было предложено распространить область применения конвенции на все внутренние водные пути, при этом каждое государство может заявить, что оно не будет применять конвенцию к некоторым водным путям на своей территории и что оно будет применять конвенцию к водным путям, перечисленным в прилагаемом перечне.

63. Хотя делегация Германии высказалась в поддержку предложения докладчика, мотивируя это тем, что оно предусматривает распространение области применения конвенции на водные пути, подпадающие под международный режим, в конечном счете было принято нижеизложенное предложение, основанное на втором варианте секретариата:

"Настоящая Конвенция применяется ко всем внутренним водным путям. Каждое Договаривающееся государство может в момент подписания им настоящей Конвенции или сдачи на хранение своей ратификационной грамоты либо документа о присоединении или в любой другой последующий момент заявить, что оно не будет применять настоящую Конвенцию к некоторым водным путям, находящимся на его территории".

Статья 31: Расширение географической области применения

Пункт а)

64. Делегация Румынии предложила исключить этот пункт.

Делегация Венгрии высказалась за его сохранение.

Было решено исключить слова "с учетом оговорки, предусмотренной в пункте 1 статьи 30".

Пункт b)

65. Делегации Германии, Швейцарии и России высказались за исключение этого пункта.

Статья 32: Региональные оговорки, касающиеся ответственности

66. Эта статья будет рассмотрена после принятия решения по тексту пункта 2 статьи 25.

Статья 33: Дополнительные протоколы

Протокол № 2

Статья 4, пункт 7

67. Делегация Венгрии, ссылаясь на обсуждение этой статьи на Будапештском совещании, предложила сохранить текст этого пункта и в целях достижения компромисса дополнить его следующим образом: "при условии, что перевозчик не может осуществлять свое право на удержание груза [, находящегося в его распоряжении,] или по другим причинам".

Статья 34: Подписание, ратификация, присоединение

Пункт 1

68. Делегация Германии, в поддержку которой выступила делегация Австрии, отметила нецелесообразность ограничения возможности присоединения к конвенции только европейскими государствами, поэтому слово "европейских" из пункта 1 было исключено.

Делегация Германии обратила внимание на необходимость изменения формулировки этого положения по аналогии с недавно принятыми конвенциями.

Пункт 3

69. Делегация России отметила, что в связи с редакцией пункта 3 возникает проблема, в частности, ввиду того, что ратификация не осуществляется путем сдачи на хранение ратификационной грамоты, поэтому текст этого пункта было решено пересмотреть в свете практики принятия последних конвенций.

Статья 35: Вступление в силу

70. Состоялся продолжительный обмен мнениями по вопросу о количестве государств, сдавших свои документы о ратификации, которое необходимо для вступления Конвенции в силу.

71. Ряд делегаций, в частности делегации Болгарии, Чехии, России и Венгрии, выступили за увеличение количества государств, сдавших ратификационные грамоты, например до пяти государств, при этом делегация Венгрии уточнила, что было бы желательно предусмотреть альтернативный вариант, требующий ратификации конвенции тремя рейнскими государствами и тремя дунайскими государствами.

72. Делегация Болгарии выразила сомнение по поводу актуальности предложения Венгрии с учетом исключения слова "европейских" из статьи 34. Отметив, что решение о количестве необходимых государств будет принято на дипломатической конференции, делегация Венгрии высказалась за то, чтобы альтернативные варианты, касающиеся числа государств, необходимых для вступления Конвенции в силу, были вновь рассмотрены на следующей сессии.

Статья 36: Денонсация

73. Было решено сохранить текст пункта 3 и снять квадратные скобки.

Статья 37: Пересмотр и поправки

Пункт 1

74. Делегация Нидерландов, обратив внимание на отсутствие процедуры пересмотра, предложила дополнить статью 37 положением о процедуре, которая определена в пунктах 2-5 статьи 38, и которую следует также применять в отношении пересмотра самой конвенции и поправок к ней. Делегация России поддержала предложение делегации Нидерландов. Делегация Германии высказалась против этого предложения.

75. По предложению делегации Франции пункт 1 был дополнен следующим образом:

"Конференция по пересмотру определяет свои правила процедуры на основе консенсуса".

Статья 38: Пересмотр сумм ограничения и расчетной единицы

Пункт 2

76. После слов "конференция по пересмотру" были добавлены слова "в соответствии с пунктом 1".

Пункт 5

77. Шестимесячный срок был заменен сроком в 12 месяцев.

Статья 39: Депозитарий

Пункт 2

78. Делегация Германии отметила, что ссылка на пункт 1 статьи 34 для передачи заверенной точной копии конвенции нежелательна.

79. Делегация Франции, считая ненужным передавать заверенные точные копии всем государствам, имеющим право стать договаривающимися сторонами, предложила указать в пункте 2, что депозитарий передает заверенные точные копии государствам, подписавшим Конвенцию или присоединившимся к ней. Поскольку после краткого обмена мнениями делегация Германии высказалась за дополнительное изучение этого вопроса, его обсуждение было решено перенести на следующую сессию.

VI. БУДУЩАЯ РАБОТА

80. Подготовительный комитет поручил секретариату подготовить сводный текст конвенции на основе решений, принятых в ходе третьей, четвертой и пятой сессий.

81. Кроме того, секретариат просили распространить на четырех языках справочный документ по изменениям, внесенным докладчиком в представленный им документ TRANS/SC.3/AC.5/1998/17 - CMNI/PC (98)8, в частности в сопоставлении со сводным вариантом статей 1-8, содержащихся в документе TRANS/SC.3/AC.5/1998/11 - CMNI/PC (97)9.

82. Для проведения следующего и, в принципе, последнего совещания были намечены два срока, а именно в первую неделю февраля в Страсбурге или в другом месте по предложению какой-либо делегации, либо 26-30 апреля в Женеве.

83. Комитет поручил своему Исполнительному секретарю определить сроки проведения совещания после консультаций с делегациями и с учетом имеющихся средств.

84. Исполнительный секретарь Подготовительного комитета г-н Бур поблагодарил Председателя, а также делегацию Румынии в целом за успешную организацию совещания Комитета в Бухаресте, финансовое содействие в проведении которого оказала Центральная комиссия, в частности обеспечив устный перевод.

VII. УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА

85. Подготовительный комитет утвердил доклад о работе своей пятой сессии на основе проекта, подготовленного секретариатом, с оговоркой относительно проверки правильности вариантов текстов на английском и русском языках после их распространения ЕЭК ООН.

Приложение 1

ОРГАНИЗАЦИОННЫЙ КОМИТЕТ

Секретариат:

Исполнительный секретарь Комитета: г-н А. БУР, старший сотрудник (ЦКСР)

Дунайская комиссия: г-н ОРЕШНИКОВ, советник

ЕЭК ООН: г-н В. НОВИКОВ, сотрудник по экономическим вопросам

Докладчик:

Г-н В. МЮЛЛЕР

СПИСОК УЧАСТНИКОВ

Г-н Александр Сербан КУКУ (Румыния)

Председатель

Представители государств

ГЕРМАНИЯ

Mme Beate CZERWENKA
Chef de Section
Bundesministerium der Justiz
Heinemannstrasse 6
53175 BONN

M. Gerd BOOSEN
Regierungsdirektor
Internationale Binnenschifffahrt
Bundesministerium für Verkehr
Robert-Schuman Platz 1
53175 BONN

АВСТРИЯ

Mme Sabine RIEDL
Juge
Bundesministerium für Justiz
Museumstrasse 7
1070 WIEN

БОЛГАРИЯ

Mme Nadejda BOUHOVA
Expert
Department "Watertransport"
Ministry of Transport
Vassil Levski str. 9
1000 SOFIA

M. Daniel KARAMOTCHEV
Head of Chartering Department
Bulgarian River Shipping Company
Otetz Paissii Square, 2
7000 ROUSSE

РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ

Г-н Александр ЗАЙЦЕВ
Начальник отдела департамента речного транспорта
Министерство транспорта
Петровка 3/6
МОСКВА
MOSCOW

Г-н Максим ТРАВНИКОВ
Третий секретарь департамента права
Министерство иностранных дел
Арбат, 54
121200 МОСКВА

ФРАНЦИЯ

M. Serge SÉGURA
Secrétaire des Affaires Etrangères
37, Quai d'Orsay
75007 PARIS

Mme France OLIVIER
Chargée d'Etude
Sous-Direction des Transports
par Voies Navigables
Arche Sud
92055 La Défense Cedex
PARIS

БЕНГРИЯ

M. Dr. Cpt Peter NADAS
Director General
Shipping Ind. Department
Ministry of Transport
Telecommunication and Water Management
Dob utca 75-81
1077 BUDAPEST

M. Janos PIRISI
Director, Office of European Legal
Harmonisation and Deregulation
Ministry of Transport,
Communication and Water Management
Dob utca 75-81
1077-BUDAPEST

M. Peter SUMEGI
Conseil Juridique
Ministere de la Justice
Szalay utca 16
1056 BUDAPEST

M. Istvan CSIZMADIA
Director
Logistic Department
Ministry of Industry, Trade
and Tourism
Vigado utca 6
1051 BUDAPEST

ЛЮКСЕМБУРГ

M. Carlo MATHIAS
Directeur de la Navigation Fluviale
Ministere des Transports
Grand-Duche de Luxembourg
19-21, Boulevard Royal
2938 LUXEMBOURG

НИДЕРЛАНДЫ

Mme L.M.A. VERSCHUUR-DE-SONNAVILLE
Conseiller Juridique
Ministère de la Justice
Directie Wetgeving
Case Postale 20301
2500 EH LA HAYE

M. E.H.G. KLEINGELD
Ministry of Transport, Public Works and Water Mangement
Division for Inland Shipping and Waterways
Willem Witsenplein 6
P.O. Box 20904
2500 EX THE HAGUE

РЕСПУБЛИКА МОЛДОВА

M. Tudor COSCHLETZ
Directeur du Departement de Transport
Ministere des Transports et des Communications
bd. Stefan cel Mare, 134
MD 2012 CHISINAU

M. Victor ANDRUSCA
Director S.A. NEPTUN-M
Ministere des Transports et des Communications
str. Belinschi
MD 2012 CHISINAU

СЛОВАЦКАЯ РЕСПУБЛИКА

M. Ladislav GNACEK
Manager
Marketing Department SPAP
Slovak Shipping and Ports
Pribinova 24
815 24 BRATISLAVA

M. Frantisèk VEPLY
Conseiller en matière de transport
par voie navigable
Ministère des Transports
Nam. Slobody 6
810 015 BRATISLAVA

ЧЕШСКАЯ РЕСПУБЛИКА

Herr Petr HRON
Ministerialrat des Bereichs für internationale
Beziehungen
Ministry of Transport
of the Czech Republic
Nabrezi Ludvika Svobody 12/22
110 15 PRAHA 1

РУМЫНИЯ

M. Alexandre Serban CUCU
Directeur Général à la Direction Générale
du Danube et des Voies Navigables
Ministère des Transports
Boulevard Dinicu Golescu, 38
Secteur 1
7000 BUCAREST

M. Sevastian STEFAN
Directeur Général de l'Administration des Canaux Navigables
Str. Ecuzei Agigea
CONSTANTZA

M. Ion CRISTEA
Expert
Direction Générale
du Danube et des Voies Navigables
Ministère des Transports
Boulevard Dinicu Golescu, 38
Secteur 1
7000 BUCAREST

ШВЕЙЦАРИЯ

M. Walter MÜLLER
Conseiller Juridique / Professeur
Aeussere Stammerau, 10
CH-8500 FRAUENFELD
