



Генеральная Ассамблея

Distr.: Limited
24 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 правительства Китая относительно сдачи груза
в том случае, когда оборотный транспортный документ или
оборотная транспортная электронная запись выданы, и груза,
оставшегося не сданным**

Записка Секретариата*

В рамках подготовки к двадцатой сессии Рабочей группы III (Транспортное право) правительство Китая представило Секретариату прилагаемый ниже документ.

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 Китая относительно сдачи груза в том случае, когда оборотный транспортный документ или обратная транспортная электронная запись выданы, и груза, оставшегося не сданным

Замечания по статье 49, пункты (d)-(g) проекта конвенции

1. Пункты (d)-(g) статьи 49 проекта конвенции имеют целью решить проблему, возникающую в тех случаях, когда держатель оборотного транспортного документа не требует сдачи груза после его прибытия в место назначения, что зачастую ставит перевозчика в тупик в порту назначения. Было отмечено, что в механизме, предусмотренном в пунктах (d)-(g), функция транспортной накладной как титульного документа обеспечена и перевозчик также не обязан сдавать груз по предъявлению оборотных транспортных документов. Другими словами, перевозчику, проявляющему должную заботливость, разрешено сдавать груз без предъявления оборотных транспортных документов. Таким образом, можно обеспечить разумный баланс между различными сторонами такими, как перевозчик и грузополучатель и т.д.

2. Однако китайская делегация считает, что, во-первых, с учетом пунктов (d) и (e) перевозчик имеет право сдавать груз в соответствии с инструкциями контролирующей стороны или грузоотправителя по договору, но, однако, как предписывает пункт (g), неведущая третья сторона – держатель транспортной накладной по-прежнему имеет право требовать груз от перевозчика. Кроме того, в нынешних положениях нет нормы, предписывающей перевозчикам выносить суждение относительно того, появится ли в будущем или нет неведущая третья сторона – держатель транспортной накладной. Соответственно нынешние положения не предусматривают для перевозчика четких указаний относительно того, когда он может беззаботно сдать груз по инструкции контролирующей стороны или грузоотправителя по договору.

3. Во-вторых, такое право грузоотправителя по договору или документарного грузоотправителя, вероятно, может расширить возможности для мошенничества, может наносить ущерб интересам держателя и таким образом затронуть также и интересы перевозчика. Кроме того, эффективность транспортной накладной как залога и гарантии будет сокращена и таким образом интересы банка как посредника будут также поставлены под угрозу. Кроме того, если грузоотправитель по договору или документарный грузоотправитель не дают такого рода инструкции, они могут требовать от перевозчика компенсации, что отличается от ныне сложившейся практики международной торговли.

4. И наконец, нынешние положения статьи 49, возможно, не помогают перевозчику эффективно решать проблему невостребования груза, в отношении которого выдан оборотный транспортный документ, и это, по-видимому, существенно отличается от широко используемых международных законов и обычаев торговли, что может внести неопределенность и оказать существенное воздействие на нынешнюю систему и практику международной торговли. Поэтому здесь следует действовать с большой осторожностью и вниманием.

Замечания по статье 50 проекта конвенции

5. В том что касается статьи 50 проекта конвенции, в ходе обсуждения высказывались мнения о том, что, хотя система, подобная системе, предложенной в статье 50, действует в морской сфере уже многие годы, ее усилия по искоренению этой проблемы оказались весьма тщетными.

6. Однако китайская делегация считает, что статья 50 проекта конвенции, касающаяся груза, оставшегося не сданным, должна помогать перевозчику эффективно решать эту проблему. По нашему мнению, вполне очевидно, что прямая причина такой ситуации связана с тем фактом, что ни в одной международной конвенции нет четкого признания такой системы. Определенным и предсказуемым является тот факт, что благодаря улучшению и четкому формулированию такой системы в проекте конвенции грузополучатель будет более активно выполнять свою функцию востребования груза.

Предположения и предложение о внесении поправок в соответствующие пункты проекта конвенции

7. На основе вышеупомянутой дискуссии мы предлагаем исключить подпункты (d)-(g) статьи 49.

8. Кроме того, мы предлагаем изменить соответствующие пункты статьи 50 следующим образом:

"Статья 50. Груз, оставшийся не сданным

1. Если не согласовано иное и без ущерба для каких бы то ни было иных прав, которыми перевозчик может обладать по отношению к грузоотправителю по договору, контролирующей стороне или грузополучателю, в случае, если груз остается не сданным, перевозчик может на риск и за счет лица, имеющего права на груз, принимать такие меры в отношении груза, какие могут разумно требоваться при сложившихся обстоятельствах, в том числе:

а) поместить груз на склад в любом приемлемом месте;

б) распаковать груз, если он упакован в контейнеры, или принять другие меры в отношении груза, в том числе переместить груз или способствовать его уничтожению;

в) по прошествии 60 дней со дня, когда перевозчик направил уведомление о прибытии груза в соответствии с пунктом 3 данной статьи, и дня прибытия груза в порт назначения способствовать продаже груза в соответствии с практикой или нормами права, или нормативными актами того места, где груз находится в данный момент. Однако, если груз является скоропортящимся или имеются другие обстоятельства, не подходящие для обеспечения сохранности груза, перевозчик может способствовать более ранней продаже груза.

2. Для целей настоящей статьи груз считается оставшимся не сданным, если после его прибытия в место назначения:

а) грузополучатель не принимает груз согласно настоящей главе в тот момент и в том месте, которые указаны в пункте 2 статьи 11;

b) если оборотный транспортный документ или обратная транспортная электронная запись не выданы, контролирующая сторона или грузоотправитель по договору не могут быть найдены или не дают перевозчику надлежащих инструкций согласно статьям 46, 47 и 48;

c) если оборотный транспортный документ или обратная транспортная запись выданы, держатель не требует сдачи груза от перевозчика в течение разумного времени после того, как перевозчик направил уведомление о прибытии груза стороне, которую необходимо уведомить, если таковая имеется, и любому – грузополучателю, контролирующей стороне или грузоотправителю по договору – в соответствии с пунктом 3 данной статьи;

d) перевозчик имеет право или от него требуется отказать в сдаче груза в соответствии со статьями 46, 47, 48 и 49;

e) перевозчику не разрешается сдавать груз грузополучателю в соответствии с нормами права и нормативными актами места, в котором запрошена сдача груза;

f) груз не может быть сдан перевозчиком по иным причинам.

3. Перевозчик может воспользоваться этими правами только после того, как он направил разумное предварительное уведомление о прибытии груза в место назначения лицу, указанному в договорных условиях в качестве лица, которое необходимо уведомить о прибытии груза в место назначения, если такое лицо указано, а также одному из следующих лиц в порядке их перечисления: грузополучателю, контролирующей стороне или грузоотправителю по договору, если такие лица известны перевозчику.

4. ...

5. ..."