

**Генеральная Ассамблея**Distr.: Limited
15 January 2002Russian
Original: English**Комиссия Организации Объединенных Наций
по праву международной торговли**

Рабочая группа III (Транспортное право)

Девятая сессия

Нью-Йорк, 15–26 апреля 2002 года

Предварительная повестка дня

1. Выборы должностных лиц
2. Утверждение повестки дня
3. Подготовка проекта документа о морской перевозке грузов
4. Другие вопросы
5. Утверждение доклада

Примечания к предварительной повестке дня

1. На своей двадцать девятой сессии в 1996 году¹ Комиссия рассмотрела предложение о включении в свою программу работы обзора существующей практики и законодательства в области международной морской перевозки грузов в целях установления необходимости в единообразных правилах в областях, в которых таких правил не существует, и достижения большей унификации законов².

2. На этой же сессии Комиссии было сообщено, что в существующих национальных законах и международных конвенциях имеются существенные пробелы в отношении различных вопросов. Эти пробелы представляют собой препятствие на пути свободного потока товаров и повышают стоимость сделок. Все более широкое использование электронных средств связи в области перевозки грузов еще более усугубляет последствия этих фрагментарных и различных законов, а также вызывает необходимость разработки единообразных

¹ *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, пятьдесят первая сессия. Дополнение № 17 (A/51/17).*

² Там же, пункт 210.

положений по вопросам, конкретно связанным с использованием новых технологий³.

3. На этой же сессии Комиссия также постановила, что Секретариат должен провести сбор информации, соображений и мнений по проблемам, возникающим на практике, и возможным решениям этих проблем, что позволит ему впоследствии представить Комиссии соответствующий доклад. Было решено, что такой сбор информации должен проводиться на широкой основе и должен охватывать, помимо правительств, международные организации, представляющие коммерческие секторы, участвующие в морской перевозке грузов, такие как Международный морской комитет (ММК), МТП, Международный союз морского страхования (МСМС), Международная федерация транспортно-экспедиторских ассоциаций (МФТЭА), Международная палата судоходства (МПС) и Международная ассоциация портов и гаваней⁴.

4. На своей тридцать первой сессии в 1998 году Комиссия заслушала сделанное от имени ММК заявление о том, что он с признательностью принимает приглашение сотрудничать с Секретариатом в изучении мнений секторов, участвующих в международной перевозке грузов, и в подготовке анализа этой информации.

5. На тридцать второй сессии Комиссии в 1999 году от имени ММК было сообщено, что одной из рабочих групп ММК было поручено подготовить исследование по широкому кругу вопросов международного транспортного права в целях определения тех областей, в которых соответствующим секторам требуется унификация или согласование⁵.

6. На этой же сессии было также сообщено о том, что эта рабочая группа ММК направила всем организациям – членам ММК вопросник, охватывающий многочисленные правовые системы. ММК намеревался после получения ответов на вопросник создать международный подкомитет с целью анализа данных и отыскания основы для дальнейшей работы в направлении согласования права в области международной перевозки грузов. Комиссия получила заверения в том, что ММК предоставит свою помощь в подготовке универсально приемлемого инструмента согласования⁶.

7. На тридцать третьей сессии в 2000 году Комиссии был представлен доклад Генерального секретаря о возможной будущей работе в области транспортного права (A/CN.9/476), в котором был изложен ход работы, проводимой ММК в сотрудничестве с Секретариатом. Комиссия также заслушала устный доклад, сделанный от имени ММК. В сотрудничестве с Секретариатом рабочая группа ММК приступила к проведению исследования, основанного на охватывающем различные правовые системы вопроснике, который был направлен организациям – членам ММК. Было также отмечено, что одновременно был проведен ряд совещаний за круглым столом для обсуждения аспектов будущей

³ Там же, пункт 211.

⁴ Там же, пункт 215.

⁵ Там же, *пятьдесят четвертая сессия, Дополнение № 17 (A/54/17)*, пункт 413.

⁶ Там же, пункт 415.

работы с международными организациями, представляющими различные секторы. На этих совещаниях были продемонстрированы дальнейшая поддержка и заинтересованность таких секторов в осуществлении проекта.

8. В контексте тридцать третьей сессии Комиссии 6 июля 2000 года в Нью-Йорке был проведен коллоквиум по транспортному праву, совместно организованный Секретариатом и ММК. Цель коллоквиума состояла в обобщении идей и заключений экспертов по проблемам, возникающим в процессе международной перевозки грузов, в частности морской перевозки грузов, с изложением таких вопросов в области транспортного права, в отношении которых Комиссия, возможно, пожелает предпринять будущую работу и, по возможности, выдвинуть новые решения.

9. В рамках этого коллоквиума большинство ораторов признали, что в существующих национальных законах и международных конвенциях имеются существенные пробелы по таким вопросам, как функционирование коносаментов и морских накладных, связь этих транспортных документов с правами и обязательствами в отношениях между продавцом и покупателем товаров, а также правовое положение субъектов, предоставляющих финансирование одной из сторон договора перевозки. Был достигнут общий консенсус в отношении того, что в результате изменений, обусловленных развитием смешанных перевозок и использованием электронной торговли, режим транспортного права нуждается в реформировании, с тем чтобы обеспечить регулирование всех договоров перевозки независимо от того, применяются ли они к одному или нескольким видам транспорта и был ли заключен договор в электронной или письменной форме. Некоторые вопросы, которые были предложены для рассмотрения любого процесса реформирования, касались разработки более точных определений роли, ответственности, обязанностей и прав всех участвующих сторон и более четкого определения сроков, когда поставка считается осуществленной; норм, регулирующих случаи, когда неясно, на каком этапе перевозки груз был утрачен или поврежден; определения условий или режима ответственности, которые должны применяться, и финансовых пределов ответственности; а также включения положений, призванных предотвращать мошенническое использование коносаментов.

10. На тридцать четвертой сессии в 2001 году Комиссии был представлен доклад Генерального секретаря (A/CN.9/497), подготовленный по просьбе Комиссии⁷.

11. В этом докладе были обобщены соображения и предложения, явившиеся результатом проведенных до настоящего времени обсуждений в Международном подкомитете ММК. Подробные аспекты возможных законодательных решений не представлялись, поскольку в тот момент они прорабатывались Подкомитетом. Цель этого доклада состояла в том, чтобы дать Комиссии возможность оценить направленность и охват будущих решений и принять решение по вопросу о путях проведения дальнейшей работы. Затронутые в докладе вопросы, которые необходимо будет рассмотреть в будущем документе, включали следующее: сфера применения документа, период ответственности перевозчика, обязанности перевозчика, ответственность перевозчика, обязанности грузоотправителя,

⁷ Там же, *пятьдесят шестая сессия, Дополнение № 17 (A/56/17)*, пункты 319–345.

транспортные документы, фрахт, доставка грузополучателю, право сторон, имеющих интерес в грузе в ходе перевозки, распоряжаться грузом, передача прав на груз, сторона, имеющая право предъявлять иск к перевозчику, а также исковая давность для исков к перевозчику.

12. В докладе отмечалось, что консультации, проводимые Секретариатом во исполнение мандата, сформулированного для него Комиссией в 1996 году, свидетельствуют о том, что можно приступить к плодотворной работе над международным документом, возможно, имеющим характер международного договора, который обеспечил бы модернизацию норм права, регулирующих перевозку, с учетом последних технологических достижений, включая электронную торговлю, и устранил бы выявленные Комиссией правовые трудности, возникающие в процессе международной морской перевозки грузов. Рассмотрение возможных законодательных вариантов ММК проходит довольно успешно, и, как ожидается, предварительный текст, содержащий проекты возможных решений для включения в будущий нормативный документ, а также альтернативные варианты и замечания, может быть подготовлен к декабрю 2001 года.

13. После обсуждения Комиссия приняла решение учредить рабочую группу (которая должна быть названа "Рабочая группа по транспортному праву") для рассмотрения данного проекта. Ожидается, что Секретариат подготовит для Рабочей группы предварительный рабочий документ с изложением проектов возможных решений для подготавливаемого в настоящее время ММК будущего законодательного документа с альтернативными вариантами и замечаниями.

14. Что касается охвата этой работы, то после некоторых обсуждений Комиссия приняла решение о том, что документ, который будет представлен Рабочей группе, должен включать вопросы ответственности. Комиссия также решила, что первоначально Рабочей группе следует рассмотреть вопросы транспортных операций по перевозке из порта в порт; вместе с тем Рабочая группа будет вправе самостоятельно изучить желательность и возможность рассмотрения также вопросов, касающихся операций по перевозке грузов "от двери до двери" или некоторых аспектов этих операций, и в зависимости от результатов этого изучения рекомендовать Комиссии надлежащим образом расширить мандат Рабочей группы. Было указано, что следует также тщательно учитывать решения, предусмотренные Конвенцией Организации Объединенных Наций об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле (Вена, 1991 год). Было также решено, что эта работа будет проводиться в тесном сотрудничестве с заинтересованными межправительственными организациями, участвующими в деятельности в области транспортного права (такими, как ЮНКТАД, ЕЭК и другие региональные комиссии Организации Объединенных Наций, Организация американских государств (ОАГ)), а также с международными неправительственными организациями.

15. В состав Рабочей группы входят все государства – члены Комиссии, а именно:

Австрия, Бенин, Бразилия, Буркина-Фасо, бывшая югославская Республика Македония, Венгрия, Германия, Гондурас, Индия, Иран (Исламская Республика), Испания, Италия, Камерун, Канада, Кения, Китай, Колумбия, Литва, Марокко,

Мексика, Парагвай, Российская Федерация, Руанда, Румыния, Сингапур, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Соединенные Штаты Америки, Судан, Сьерра-Леоне, Таиланд, Уганда, Уругвай, Фиджи, Франция, Швеция и Япония.

Пункт 1. Выборы должностных лиц

16. В соответствии с практикой, сложившейся на предыдущих сессиях, Рабочая группа, возможно, пожелает избрать Председателя и Докладчика.

Пункт 3. Подготовка проекта документа о морской перевозке грузов

17. Рабочей группе будет представлена записка Секретариата, содержащая обсуждение вопроса о морской перевозке грузов (A/CN.9/WG.III/WP.21), которую она, возможно, пожелает использовать в качестве основы для своей работы.

18. С вышеупомянутым документом можно также будет ознакомиться через страницу ЮНСИТРАЛ в сети Интернет (www.uncitral.org).

Пункт 5. Утверждение доклада

19. В конце своей сессии Рабочая группа, возможно, пожелает утвердить доклад для представления тридцать пятой сессии Комиссии (которая должна быть проведена в Нью-Йорке с 17 по 28 июня 2002 года, а не с 10 по 28 июня 2002 года, как это первоначально планировалось).

Даты и расписание заседаний

20. Сессия Рабочей группы будет проходить с 15 по 26 апреля 2002 года в Центральных учреждениях Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке. Для рассмотрения пунктов повестки дня этой сессии будет выделено восемь рабочих дней. В четверг, 25 апреля, проведение официальных заседаний не планируется, с тем чтобы предоставить возможность для подготовки проекта доклада сессии, который будет утвержден в пятницу, 26 апреля. Заседания будут проводиться с 10 час. 00 мин. до 13 час. 00 мин. и с 15 час. 00 мин. до 18 час. 00 мин., за исключением понедельника, 15 апреля 2002 года, когда первое заседание сессии начнется в 10 час. 30 мин.