



Генеральная Ассамблея

Distr.: General
30 July 2008

Russian
Original: English

Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли Сорок первая сессия

Краткий отчет о 866-м заседании,
состоявшемся в Центральных учреждениях, Нью-Йорк, в понедельник, 16 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 быть направлены *в течение одной недели с момента выпуска этого 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.

08-38262 (R)



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 и A/CN.9/658 и Add.1-13)

Проект статьи 6 (Конкретные исключения) и определения "линейная перевозка" и "нелинейная перевозка"

1. **Председатель** отмечает, что определения "линейная перевозка" и "нелинейная перевозка", содержащиеся в пунктах 3 и 4 проекта статьи 1, актуальны для содержания проекта статьи 6. Как представляется оратору, Комиссия желает сохранить существующую редакцию проекта статьи и соответствующих определений.

2. *Проект статьи 6 и пункты 3 и 4 проекта статьи 1 утверждаются по существу и передаются в редакционную группу.*

Проект статьи 7 (Применение в отношении определенных сторон) и определения "держатель" и "грузополучатель"

3. **Председатель** отмечает, что определения "держатель" и "грузополучатель", содержащиеся в пунктах 10 и 11 проекта статьи 1, актуальны для содержания проекта статьи 7. Как представляется оратору, Комиссия желает сохранить существующую редакцию определений, равно как и данного проекта статьи.

4. *Проект статьи 7 и пункты 10 и 11 проекта статьи 1 утверждаются по существу и передаются в редакционную группу.*

Проект статьи 82 (Специальные правила в отношении договоров об организации перевозок) и определение "договор об организации перевозок"

5. **Председатель** выражает мнение, что Комиссии следует продолжить обсуждение проекта статьи 82 не по порядку номеров, с тем чтобы завершить рассмотрение положений, касающихся сферы применения проекта конвенции. Оратор отмечает, что определение "договор об организации перевозок", содержащееся в пункте 2 статьи 1, связано с содержанием проекта статьи 82.

6. **Г-жа Даунинг** (Австралия) говорит, что делегация ее страны последовательно выступала против данной редакции проекта статьи 82 и той

политики, которую она подразумевает, как в ходе обсуждения, так и в письменной форме (A/CN.9/658, пункты 11–15 и 66–67, и A/CN.9/WG.III/WP.88, приложение). Целью проекта конвенции является согласование правовых норм, регулирующих положение в области морской перевозки грузов, и проект статьи 82 нанесет ущерб достижению этой цели, поскольку даже ее сторонники ожидают, что положения договоров об организации перевозок будут применяться к 70 процентам случаев контейнерной торговли.

7. Кроме того, основным критерием конвенции является обеспечение возможности установления справедливого баланса между сторонами коммерческой сделки, а проект статьи 82 не отвечает этому критерию. Существуют веские основания, обусловленные государственными интересами, для обеспечения защиты более слабой стороны со стороны правительств и международного права в целом. Все другие международные конвенции, касающиеся перевозки грузов, предоставляют такую защиту, например путем установления обязательной, но имеющей пределы ответственности. Положения проекта статьи 82, однако, допускают беспрецедентную свободу договора, обуславливая таким образом возможность недобросовестного отношения к обладающей более слабым переговорным потенциалом стороне, каковой, как правило, хотя и не всегда, является грузоотправитель. Делегация страны оратора не удовлетворена текстом в его данной редакции и по-прежнему поддерживает изменения в формулировках, предложенные в ее письменных замечаниях (A/CN.9/658, пункты 14 и 67).

8. **Г-н ас-Саид** (Египет) говорит, что делегация его страны поддерживает заявление представителя Австралии.

9. **Г-жа Тэлбот** (наблюдатель от Новой Зеландии) выражает согласие делегации ее страны с заявлением Австралии и обращает внимание на письменные замечания, представленные ее страной по определению "договор об организации перевозок" (A/CN.9/658/Add.2, пункты 4–6).

10. **Г-н Скелин** (наблюдатель от Швеции) говорит, что делегация его страны поддерживает данное положение в его текущей редакции, полагая, что оно предоставляет достаточную защиту грузоотправителю. Увязка вопроса свободы

договора с конкретным числом контейнеров или партий грузов приведет к отсутствию гибкости.

11. **Г-н Оярсбал** (наблюдатель от Аргентины) говорит, что делегация его страны поддерживает позицию Австралии в том, что проект статьи 82 является неприемлемым в его теперешней редакции, поскольку он не предоставляет достаточной защиты грузоотправителям в малых странах. Несмотря на то что согласно проекту статьи 92 к конвенции не допускается никаких оговорок, выходом из этого тупика в случае негибких позиций может стать предоставление государствам разрешения делать оговорки конкретно к проекту статьи 82.

12. **Г-жа Чатман** (Канада) говорит, что делегация ее страны поддерживает позицию Австралии и постоянно выражает обеспокоенность по поводу проекта статьи 82 и излишне широкого определения "договора об организации перевозок".

13. **Г-жа Червенка** (Германия) говорит, что, хотя делегация ее страны не выступает категорически против предоставления свободы договора при определенных условиях, беспокойство, как изложено в письменных замечаниях (A/CN.9/658/Add.11, пункт 21), вызывает тот факт, что определение "договор об организации перевозок", содержащееся в пункте 2 проекта статьи 1, является слишком расплывчатым, чтобы судья мог решить, применяется ли проект статьи 82 в данном конкретном случае.

14. **Г-н Миллер** (Соединенные Штаты Америки) говорит, что, несмотря на большое число грузоотправителей в Соединенных Штатах, делегация его страны заинтересована в обеспечении справедливого баланса интересов грузоотправителя и перевозчика. Делегация придерживается мнения, что текущий проект текста разрешает выраженные опасения. В рамках Рабочей группы III (Транспортное право) более 30 делегаций¹, включая ряд тех, которые первоначально выступали против

этого положения, поддержали окончательный проект как часть компромиссного пакета.

15. **Г-н Ху Чжэнлянь** (Китай) говорит, что делегация его страны неоднократно выражала свое неудовлетворение текстом проекта статьи 82, в частности вследствие недостаточной защиты, предоставляемой малым грузоотправителям. Кроме того, определение "договор об организации перевозок" является столь широким, что может охватывать, например, соглашение относительно отправки трех контейнеров тремя рейсами. В проекте конвенции допустимо разрешение отступлений, но свобода договора должна основываться на равенстве переговорного потенциала, чего зачастую не происходит в действительности.

16. **Г-жа Слетемён** (Норвегия) говорит, что делегация ее страны предпочитает сохранить текущий текст проекта статьи и определения "договор об организации перевозок".

17. **Г-н Делебек** (Франция) говорит, что, хотя это положение с самого начала является спорным, делегация его страны считает, что компромисс, найденный Рабочей группой, приемлем, хотя и не идеален, и выступает за сохранение текущей редакции проекта статьи 82.

18. **Г-н Чён Хэ-ён** (Республика Корея) говорит, что правительство его страны провело несколько совещаний с представителями основных отраслей промышленности и специалистами в области морского права, посвященных проблеме договоров об организации перевозок. Опираясь на их мнение, делегация его страны выступает за более осторожный подход к вопросу о договорах об организации перевозок, с тем чтобы обеспечить защиту малых грузоотправителей и перевозчиков от неправомерного давления со стороны крупных грузоотправителей и перевозчиков. Если проект конвенции будет предоставлять свободу договора в отношении договоров об организации перевозок, крупные грузоотправители смогут, например, ввести пункт о безусловной ответственности перевозчика, обладающего более слабым переговорным потенциалом, лишая его защиты в виде пределов ответственности согласно Гаагско-Висбийским правилам. Максимальное увеличение ответственности перевозчика при сокращении объема груза, составляющего предмет договора об организации перевозок, принесет выгоду только грузоотправителю. Даже если государственная

¹ Ангола, Бенин, Бразилия, Буркина-Фасо, Венесуэла (Боливарианская Республика), Габон, Гана, Гвинея, Гвинея-Бисау, Дания, Демократическая Республика Конго, Испания, Италия, Камерун, Конго, Кот-д'Ивуар, Мавритания, Намибия, Нигер, Нигерия, Норвегия, Польша, Сальвадор, Сенегал, Словения, Соединенное Королевство, Соединенные Штаты Америки, Таиланд, Того, Франция, Швейцария, Экваториальная Гвинея и Южная Африка.

политика в рамках данной юрисдикции не допускает договоров, несправедливо наносящих вред перевозчику в этом отношении, после подписания конвенции национальные суды не смогут более считать такой договор незаконным. Кроме того, положения договора об организации перевозок подрывают единообразие и предсказуемость торгового права, на обеспечение которых направлен проект данной конвенции. Делегация страны оратора согласна с представителями Австралии, Канады и Китая в том, что определение "договор об организации перевозок" должно включать некоторую пороговую величину.

19. **Г-н Цунарелли** (Италия) говорит, что он лично присоединяется к мнениям, выраженным представителем Франции, этот вопрос был широко обсужден, и оратор удовлетворен достигнутым в Вене компромиссом.

20. **Г-жа Эрикссон** (наблюдатель от Финляндии) говорит, что данный проект статьи был проанализирован национальными органами власти ее страны, которые полагают, что текущая редакция обуславливает достаточные средства защиты для обеспечения справедливого обращения в отношении обеих сторон договора; она предпочла бы сохранить данную редакцию без изменений.

21. **Г-жа Пер** (Австрия) говорит, что хотя она предпочла бы не менять редакцию проекта статьи 82, но готова поддержать усилия по разъяснению определения "договор об организации перевозок", содержащегося в пункте 2 проекта статьи 1, что предлагают представители Австралии и Германии.

22. **Г-н Сато** (Япония) говорит, что согласен с представителями Финляндии и Франции; проект статьи 82, особенно после недавнего добавления подпунктов с) и d) пункта 2, предоставляет грузоотправителям адекватную защиту. Любые усилия по разъяснению определения "договор об организации перевозок" вызовут споры. Введение конкретных параметров лишит определение гибкости, и маловероятно, что удастся достичь согласия относительно объемов, а такие формулировки, как "значительный объем" будут еще более неопределенными, чем текущий текст.

23. **Г-н Майер** (Швейцария) говорит, что он лично поддерживает заявления, сделанные представителями, в том числе, Франции и Соединенных Штатов Америки.

24. **Г-н Лебедев** (Российская Федерация) говорит, что, хотя он и готов рассматривать любые предложения для нового определения "договор об организации перевозок", ему представляется маловероятным, что будет найдено решение, приемлемое для всех членов Комиссии. Проект статьи 82 важен для торговцев, грузоотправителей и других сторон, особенно в контексте контейнерных перевозок. Проект также определяет порядок применения конвенции в будущем, после ее подписания. Включив в пункте 1 ссылку на "более или менее значительные права, обязательства и ответственность", разработчики текста стремились обеспечить, что если в будущем на рассмотрение судов будут представляться случаи, включающие злоупотребление в отношении грузоотправителя или перевозчика, презумпцией будет то, что целью конвенции является предотвращение произвольного увеличения или уменьшения объема ответственности.

25. Комиссия утвердила по существу проект статьи 2 (Толкование настоящей Конвенции), в котором указано на "необходимость содействовать достижению единообразия в ее применении и проявлению добросовестности в международной торговле". Целью этого положения является обеспечение руководства для судов при рассмотрении случаев, вероятность возникновения которых вызывает беспокойство, выраженную представителем Австралии. В отсутствие ясных предложений относительно нового определения "договор об организации перевозок" оратор предпочел бы сохранить пункт 2 проекта статьи 1 и проект статьи 82 без изменений.

26. **Г-н Ибрахима Халил Диалло** (Сенегал) говорит, что проект статьи 82 представляет большой интерес для государств региона его страны. В его теперешней редакции учтена выраженная делегациями беспокойство, и оратор не видит причин для возвращения к этому острому вопросу; текст приемлем в его теперешней редакции.

27. **Г-н Биго** (наблюдатель от Кот-д'Ивуара) говорит, что он лично присоединяется к мнениям, выраженным представителем Сенегала.

28. **Председатель** говорит, что очевидно, что предложенные поправки к проекту статьи не получили поддержки большинства делегаций.

29. *Проект статьи 82 и пункт 2 проекта статьи 1 утверждаются по существу и передаются в редакционную группу.*

Проект статьи 8 (Использование и последствия транспортных электронных записей)

30. **Председатель** говорит, что все определения, содержащиеся в пунктах 14–16 и 18–22 проекта статьи 1, относятся к главе 3 (Транспортные электронные записи); вместе с тем он полагает, что Комиссии следует начать с рассмотрения проектов статей 8, 9 и 10, а затем обсудить определение "транспортная электронная запись", содержащееся в пункте 18 проекта статьи 1, оставив все остальные определения, подлежащие рассмотрению в связи с проектом статей главы 8 (Транспортные документы и транспортные электронные записи).

31. *Решение принимается.*

32. *Проект статьи 8 утверждается по существу и передается в редакционную группу.*

Проекты статей 9 (Процедуры использования оборотных транспортных электронных записей) и 10 (Замена оборотного транспортного документа или оборотной транспортной электронной записи)

33. *Проекты статей 9 и 10 утверждаются по существу и передаются в редакционную группу.*

Определение "транспортная электронная запись"

34. *Пункт 18 проекта статьи 1 утверждается по существу и передается в редакционную группу.*

Проект статьи 11 (Перевозка и сдача груза)

35. *Проект статьи 11 утверждается по существу и передается в редакционную группу.*

Проект статьи 12 (Период ответственности перевозчика)

36. **Г-жа Червенка** (Германия) обращает внимание на пункт 7 замечаний делегации ее страны по проекту данной конвенции (A/CN.9/658/Add.11), в котором содержатся предлагаемые поправки к подпунктам а) и б) пункта 3 статьи 12. Эти подпункты в их теперешней редакции создают впечатление, что стороны договора могут исключить ответственность перевозчика, если груз получен до момента его первоначальной погрузки согласно договору. Делегация страны оратора полагает, что перевозчик

должен нести ответственность с момента получения груза и не должен иметь возможности избежать ответственности путем переопределения периода ответственности.

37. **Г-н Цанцалос** (Греция) говорит, что делегация его страны считает, что в подпунктах а) и б) пункта 3 проекта статьи 12 следует добавить слова "на морское судно" после слов "погрузка" и "разгрузка", соответственно, с тем чтобы предотвратить освобождение перевозчика от обязанностей путем установления минимального периода ответственности между моментом погрузки на морское судно и моментом его разгрузки.

38. **Г-н Моран Бовио** (Испания) указывает, что текст пункта 3 проекта статьи 12 на испанском языке содержит слова "и с учетом пункта 2", тогда как в текстах на других языках ссылка на пункт 2 исключена.

39. Оратор не считает, что большинство делегаций высказываются за поправки, предложенные представителем Германии; текущая редакция передает намерение разработчиков текста и должна остаться без изменений.

40. **Г-жа Даунинг** (Австралия) обращает внимание на замечания делегации ее страны по проекту конвенции (A/CN.9/658, пункты 20–21), в которых выражена обеспокоенность тем, что пункт 3 проекта статьи 12 может позволить перевозчикам ограничивать свою ответственность периодом "от причала до причала", что давало бы грузоотправителям менее надежные гарантии, чем законодательство, действующее в Австралии. Делегация страны оратора предпочитает исключить этот пункт целиком, но готова принять поправки, предложенные представителем Германии.

41. **Г-н Блейк-Лосон** (Соединенное Королевство), поддерживая предложение Германии, говорит, что проект статьи 12 в его текущей редакции не учитывает в достаточной степени тот факт, что получение и сдача, или даже владение, являются скорее понятиями, чем событиями, такими как погрузка и выгрузка. Действие ответственности морского перевозчика необязательно начинается в момент погрузки и заканчивается в момент выгрузки. Решающее значение имеет принятие перевозчиком на себя эффективного контроля над грузом. Целью пункта 3 проекта статьи 12 является предотвращение договорных способов, которые открывали бы возможность искусственно отрицать

принятие перевозчиком на себя эффективного контроля над грузами.

42. В нынешнем тексте не учтена также ситуация, когда грузополучатель, вопреки проекту статьи 45, не примет такой эффективный контроль, отказавшись принять сдачу груза. Делегация страны оратора полагает, что поправка Германии в большей степени отвечает принципу, лежащему в основе пункта 3, и также разделяет обеспокоенность Германии в отношении проекта статьи 20.

43. **Г-н ас-Саид** (Египет) говорит, что в данной форме пункт 3 неприемлем, поскольку допускает различные интерпретации и поскольку в нем учтены только обязательства перевозчика без учета возможных обязательств третьей стороны по предшествующему договору, заключенному между перевозчиком и этой третьей стороной.

44. **Г-н ван дер Зил** (наблюдатель от Нидерландов) говорит, что находит пункт 3 проекта статьи 12 вполне приемлемым. Целью было сохранение в конвенции принятого Гаагско-Висбийского правила о том, что перевозчик несет ответственность за потерю и повреждение груза в период перевозки от причала до причала. Следовательно, в подпункте а) пункта 3 указывается, что момент получения груза, хотя это и может составить предмет переговоров, не должен следовать после начала погрузки, другими словами, момент, когда груз закрепляется на причале, и момент сдачи не могут предусматриваться как предшествующие завершению разгрузки. Оратор не согласен с делегацией Германии в том, что положения пункта 3 являются неверными.

45. Поскольку проект конвенции применяется как к смешанным перевозкам, так и к перевозкам между портами, в тексте указываются "первоначальная погрузка" и "окончательная разгрузка", что в случае перевозки между портами автоматически означает на и с морского судна. Дополнительные слова, предложенные Грецией, вследствие этого, являются излишними.

46. **Г-жа Чатман** (Канада) предлагает либо исключить пункт 3, либо заменить его предложенным Германией.

47. **Г-н Миллер** (Соединенные Штаты Америки) говорит, что он в значительной степени согласен с представителем Нидерландов. Проект конвенции должен упрощать все, что делает отрасль, и,

следовательно, должен охватывать весь диапазон возможностей, от ответственности "от причала до причала" до "от порта до порта" или "от двери до порта". Целью пункта 3 проекта статьи 12 является обеспечение отсутствия недобросовестного отношения; и однако почти все делегации, в основном будучи обеспокоенными возможностью злоупотребления, выступают против этого пункта. Предложение Германии не является разъяснением, а возобновляет в полной мере дискуссию об одном из основополагающих положений, определяющих характер разрабатываемой конвенции. Делегация страны оратора полагает, что Комиссия должна положиться на Рабочую группу, которая потратила много времени, чтобы создать приемлемый компромиссный текст, лежащий перед Комиссией.

48. **Г-н Сато** (Япония) замечает, что делегация его страны понимает пункт 3 проекта статьи 12 так же, как делегация Соединенных Штатов. Целью является обеспечение того, что, несмотря на запрещение соглашения о периоде ответственности, который короче периода "от причала до причала", согласованный период может быть также шире, включая перевозку между портами или даже от двери до двери. Предложение Германии извращает это положение и полностью меняет его характер.

49. **Г-жа Червенка** (Германия) говорит, что предложение делегации ее страны не было направлено на изменение характера пункта 3, который она интерпретирует в соответствии с предложенной поправкой, а именно не как имеющее целью возврата к Гаагско-Висбийскому правилу "от причала до причала", а как соответствующее подходу Гамбургских правил в рамках Конвенции Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов. Оратор понимает, что существует значительная разница между Гаагско-Висбийскими правилами и пунктом 3 проекта статьи 12, в котором содержится положение, позволяющее перевозчику исключить ответственность, даже в период физического владения грузом. Если, как утверждает делегация Нидерландов, целью текста является сохранение принципа "от причала до причала", он должен быть представлен аналогично тому, как это сделано в Гаагско-Висбийских правилах, то есть, оставить национальному законодательству регулирование свободы договора с целью исключения ответственности за пределы периода перевозки от причала до причала.

50. Кроме того, в проекте статьи 20 проекта конвенции появилось абсолютно новое

определение, уравнивающее позицию морской исполняющей стороны с позицией перевозчика по договору и возлагающее на них обоим равную по степени ответственность. Это означает, что, для целей пункта 3 проекта статьи 12, если перевозчик по договору может исключить ответственность за повреждения в порту, то никто не будет нести ответственность за то, что произойдет в порту, в то время как в рамках Гаагско-Висбийских правил по крайней мере одна сторона остается ответственной.

51. Если в пункте 3 принцип "от причала до причала" должен быть заменен принципом, имеющим более широкое толкование периода ответственности, должно быть четко определено, что при получении перевозчиком груза во владение на земле или на транспортном средстве в зоне порта начинается период ответственности перевозчика, и перевозчик не может добиваться ее исключения путем определения периода ответственности.

Заседание прерывается в 16 ч. 55 м. и возобновляется в 15 ч. 15 м.

52. **Г-жа Мбенг** (Камерун) поддерживает суть предложения Германии и соглашается с тем, что текущая редакция пункта 3 проекта статьи 12 не отражает ее цели. Возврат к Гаагско-Висбийскому подходу при определении периода ответственности был бы неудачей.

53. **Г-н Цунарелли** (Италия) замечает, что текущий текст является, очевидно, более совершенным по сравнению с Гаагско-Висбийским. Оратор не согласен с толкованием текста Германии и других делегаций: в нем не содержится разрешения перевозчику ограничивать период ответственности, а исключительно для защиты грузоотправителя сторонам разрешается договориться о том, что время и место приема и сдачи груза могут отличаться от времени, когда лицо, не являющееся перевозчиком, получает груз, при условии, что оно наступает после первоначальной погрузки или до окончательной разгрузки. Ни при каких обстоятельствах перевозчик не может отклонить ответственность, после того как он уже получил груз. Перевозчик может только заявить, что другое лицо, получившее груз, сделало это от имени грузоотправителя. Согласно нынешней редакции текста перевозчик будет также нести ответственность, если он складирует груз.

54. **Г-н Делебек** (Франция) отмечает, что если будут приняты последние предложения об

определении сдачи груза в существенных условиях, а не в юридических терминах, например таких, как действительная передача или действительное предоставление в распоряжение, то проблемы будут решены. Подпункт b) пункта 3 направлен на защиту грузополучателей от недобросовестного отношения. Во Франции действует защитительное законодательство, в том смысле, что пункт относительно перевозки от причала до причала применяется только после того, как груз действительно передан в распоряжение грузополучателя, однако другие страны могут не иметь такого законодательства, что делает их обеспокоенность понятной.

55. **Г-н Миллер** (Соединенные Штаты Америки) благодарит делегацию Германии за пояснение мотивов ее предложения, но заявляет, что делегация его страны толкует данный текст совсем иначе. Период ответственности перевозчика будет оговариваться в договоре о перевозке; если перевозчик принимает на себя выполнение функций, не входящих в сферу применения данной конвенции, его ответственность будет определяться национальными правилами и режимами, которые зачастую устанавливают даже более высокий уровень ответственности. Лица, не являющиеся перевозчиком, владеющим грузом, охватываются надлежащим образом национальными законами. Было бы неразумным пытаться устанавливать в проекте конвенции правила в отношении перевозчика, когда он действует не как исполнитель перевозки. Вследствие этого, обеспокоенность Германии беспочвенна.

56. **Г-н Альба Фернандес** (Испания) говорит, что включение в подпункты а) и b) пункта 3 проекта статьи 12 ссылки на лица, которые упоминаются в статье 19, скорее создало бы путаницу, чем послужило бы для разъяснения этого вопроса, поскольку отвлекло бы читателя и могло бы создать проблемы в конкретных практических случаях в будущем. По мнению делегации страны оратора, пункт 3 проекта статьи 12 достаточно ясен в отношении ответственности перевозчика груза и, следовательно, должен остаться в текущей редакции.

57. **Г-н Скелин** (наблюдатель от Швеции) указывает, что пункт 3 проекта статьи 12 может иметь две разные интерпретации. С одной стороны, его можно понять так, что период ответственности перевозчика начинается по получении им груза и завершается после сдачи груза; пункт 3 просто

предотвращает вероятность того, что по договору перевозки время получения наступает после начала первоначальной погрузки или что время сдачи наступает до завершения окончательной разгрузки. С другой стороны, он может толковаться как старый принцип "от причала до причала", согласно которому перевозчик может избежать ответственности, отклонив ответственность за груз в период его хранения на складе как до его получения, так и после его сдачи. Швеция присоединяется к первой интерпретации и рассматривает пункт 3 как простое разъяснение; однако, как представляется, другие делегации интерпретируют это положение иначе. Текущую редакцию, хотя она и допускает двойное толкование, не просто изменить; вследствие этого делегация страны оратора принимает пункт 3 проекта статьи 12 в том виде, как он представлен.

58. **Г-н Чён Хэ-ён** (Республика Корея) говорит, что делегация его страны тоже поддерживает текущую версию пункта 3 проекта статьи 12.

59. **Г-жа Червенка** (Германия) высоко оценивает пояснение, представленное делегацией Швеции. Оратор не согласна с представителем Испании относительно ясности содержания пункта 3, он представляется ясным разным делегациям в разном смысле. Именно поэтому было бы целесообразным найти способ разъяснения данного положения, возможно, в ходе неофициальных консультаций; прежде всего, оратор хотела бы получить определенные указания о точном значении пункта 3. Делегация ее страны может принять трактовку Италии, поддержанную Швецией. Если эта интерпретация будет поддержана Рабочей группой, оратор готова принять участие в уточнении самого этого положения или, по крайней мере, в пояснении его значения в отчете о текущей сессии. Завершение обсуждения несогласием стало бы серьезной неудачей.

60. **Г-жа Слетемён** (Норвегия) говорит, что делегация ее страны интерпретирует пункт 3 аналогично Швеции.

61. **Г-н Сато** (Япония) просит пояснить, разрешит ли сомнения делегации Германии уточнение, что ничто в пункте 3 не препятствует введению Договаривающимся государством обязательных нормативных актов, охватывающих период до погрузки и после выгрузки.

62. **Председатель** спрашивает представителя Японии, желает ли он, чтобы пояснение было

включено в отчет о сессии или в текст проекта конвенции.

63. **Г-н Сато** (Япония) говорит, что он имел в виду отчет. Однако если другие делегации желают включить это пояснение в проект самой конвенции, делегация его страны рассмотрит эту возможность.

64. **Г-н Миллер** (Соединенные Штаты Америки) говорит, что, если представитель Японии имел в виду, что ничто в проекте конвенции не препятствует введению Договаривающимся государством обязательных нормативных актов, охватывающих период до начала периода ответственности перевозчика, которым может быть погрузка, и после периода ответственности перевозчика, которым может быть выгрузка, но для перевозки от двери до двери или от порта до порта ими будут эти соответствующие точки, делегация его страны не возражает против включения такого пояснения в отчет о сессии.

65. **Г-н Сато** (Япония) подтверждает, что это именно то, что он имел в виду.

66. **Г-н ван дер Зил** (наблюдатель от Нидерландов) говорит, что находится в некотором замешательстве. Безусловно, очевидно, что период до погрузки и после разгрузки может регулироваться внутренним законодательством. Он согласен с представителем Германии в том, что текст в представленной форме неоднозначен; необходимо приложить все усилия для устранения этой неоднозначности. Расхождение во мнениях не представляется ему слишком значительным.

67. **Г-н Моран Бовио** (Испания) поддерживает замечание, сделанное представителем Нидерландов. Оратору неясно, почему обсуждаются вопросы, относящиеся к внутреннему праву и, следовательно, выходящие за сферу применения проекта данной конвенции.

68. **Г-н Цунарелли** (Италия) предлагает сохранить текущую редакцию пункта 3, исключив фразу "для целей определения периода ответственности перевозчика" и поместив ее непосредственно после или даже как часть пункта 1. Вследствие этого станет ясно, что общее положение, изложенное в пункте 1, не наносит ущерба пункту 3, а лишь налагает некоторые ограничения на стороны в момент составления договора перевозки.

69. **Г-н Альба Фернандес** (Испания) предлагает поместить пункт 3 непосредственно после пункта 1

и добавить вводную фразу примерно следующего содержания: "без ущерба для пункта 1". Незначительные изменения, предложенные представителем Италии, могут стать решением.

70. **Г-жа Эрикссон** (наблюдатель от Финляндии), поддерживаемая **г-ном Миллером** (Соединенные Штаты Америки) и **г-ном Ху Чжэнляном** (Китай), предлагает, чтобы малая группа рассмотрела этот вопрос в ходе неофициальных консультаций. Оратор выражает надежду, что будет найдено решение, устраняющее существующую неопределенность для будущих поколений.

71. **Председатель** говорит, что, как ему представляется, Комиссия желает оставить данный вопрос открытым и провести неофициальные консультации.

72. *Решение принимается.*

Проект статьи 13 (Перевозка за рамками договора перевозки)

73. **Г-н ас-Саид** (Египет) говорит, что не понимает, как Комиссия может разрешать перевозчику выдавать документ, который указывает перевозку, не охватываемую договором перевозки, и в отношении которой он не принимает обязанности по перевозке груза. Такое положение противоречит духу проекта конвенции, целью которой является защита прав и определение обязанностей сторон, заключающих договор. Проект статьи 13 должен быть, вследствие этого, исключен.

74. **Г-жа Даунинг** (Австралия) согласна, что проект статьи 13 должен быть исключен.

75. **Г-н Делебек** (Франция) говорит, что проект статьи 13 является сомнительным, поскольку в нем нет ясности, по крайней мере в тексте на французском языке, и поскольку он противоречит общей задаче проекта конвенции. Франция уже делала оговорки по этому вопросу и высказывается за исключение данного проекта статьи.

76. **Г-жа Червенка** (Германия) говорит, что у делегации ее страны проект статьи 13 также вызывает ряд сомнений. На двадцать первой сессии Рабочей группы делегация Германии запросила разъяснения. Данная версия несколько лучше, но в значительной степени остается неопределенной. Обращая внимание членов на письменные замечания Германии (A/CN.9/658/Add.11, пункт 8), оратор говорит, что делегация ее страны обеспокоена главным образом тем, что в случае

оборотного транспортного документа неясно, от кого держатель документа может требовать передачи груза. В пункте 14 статьи 1 транспортный документ определяется как "документ, который выдается в соответствии с договором перевозки". Вместе с тем в статье 13 речь идет о чем-то совсем ином, что создает неопределенность. Простейшим решением является исключение проекта статьи, поскольку он не является необходимым для целей проекта данной конвенции.

Заседание закрывается в 18 ч. 00 м.