



Генеральная Ассамблея

Distr.: General
25 August 2008

Russian
Original: English

Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли Сорок первая сессия

Краткий отчет о 876-м заседании,
состоявшемся в Центральном учреждении, Нью-Йорк, в понедельник, 23 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, 2 United Nations Plaza.

Все 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. 10 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; A/CN.9/XLI/CRP.5)

Проект статьи 81 (Общие положения) (продолжение)

1. **Председатель** предлагает Комиссии рассмотреть предложенные поправки к проекту статьи 81 (A/CN.9/XLI/CRP.5), соавторами которых являются делегации Германии, Австрии, Швейцарии и Австралии.

2. **Г-жа Червенка** (Германия), представляя предложение, говорит, что в проекте статьи 31 проекта конвенции устанавливается основа ответственности грузоотправителя перед перевозчиком, но не устанавливается предел такой ответственности в денежном выражении. Авторы предложения считают, что для достижения более справедливого баланса интересов грузоотправителя и перевозчика стороны договора перевозки должны иметь возможность согласования предела ответственности грузоотправителя. Особенно это касается безусловной ответственности, для которой во внутреннем законодательстве многих государств установлен верхний предел. Поскольку Рабочая группа не смогла достичь согласия о сумме такого верхнего предела, соавторы полагают, что проект конвенции может оставить решение данного вопроса на усмотрение сторон договора.

3. В состоявшихся дискуссиях уже поднимался вопрос, относится ли слово "ограничивает" в проекте статье 81 к верхнему денежному пределу ответственности или к модификации обязательства. Для прояснения вопроса предлагается заменить в пунктах 2 а) и b) глагол "ограничивает" на глагол "снижает". Предлагается также добавить новый пункт 2 с) в следующей формулировке:

"Договор перевозки может, однако, предусматривать сумму предельной ответственности грузоотправителя, грузополучателя, контролирующей стороны, держателя или документарного грузоотправителя за нарушение обязательств, если истец не доказывает, что ущерб от нарушения обязательств может быть отнесен на счет личного действия или бездействия лица, ссылающегося на право ограничивать

ответственность, совершенного либо с намерением причинить такой ущерб, либо вследствие небрежности и с пониманием вероятности возникновения такого ущерба".

4. Вторая часть этого предложения после слова "если", отражающая формулировку проекта статьи 63 (Утрата права на ограничение ответственности), была включена, чтобы удовлетворить озабоченность представителя Франции, который заметил, что даже согласованный в договоре верхний предел не должен применяться в случае преднамеренного нарушения со стороны грузоотправителя.

5. **Г-н Миллер** (Соединенные Штаты Америки) говорит, что, хотя он удовлетворен тем, что делегация Германии ценит принцип свободы договорных отношений, он считает, что проект статьи 82 (Специальные правила в отношении договоров об организации перевозок), уже принятый Комиссией за основу, обеспечивает достаточные средства для установления пределов ответственности, не предусмотренных в проекте конвенции, поскольку именно стороны договоров об организации перевозок будут скорее всего договариваться о верхнем пределе ответственности грузоотправителя. Кроме того, предусмотренный в предложении перечень видов пределов шире, чем тот, которым грузоотправители смогут воспользоваться в соответствии с проектом статьи 82, содержащим сверхимперативные положения, отклонение от которых невозможно. Поэтому данное предложение неприемлемо для его делегации.

6. **Г-жа Хальде** (Канада) и **г-жа Тэлбот** (наблюдатель от Новой Зеландии) поддерживают предложение.

7. **Г-н Сато** (Япония) говорит, что в целом его делегация выступает за гибкость в отношении ответственности грузоотправителя и за свободу договорных отношений. Однако оратор хотел бы, чтобы соавторы прояснили, заключатся ли смысл предложения, как предположил представитель Соединенных Штатов Америки, в том, чтобы предоставить полную договорную свободу даже в отношении перевозки опасных грузов. Тут затрагивается вопрос государственной политики; в пункте 4 проекта статьи 82 прямо говорится, что даже применительно к договору об организации перевозок исключения, допускаемые пунктом 1 статьи 82, не распространяются на права и обязанности, вытекающие из статей 30 и 33, или на ответственность, возникающую в результате их нарушения. Если цель

предложения заключается в том, чтобы допустить такие исключения, то это поставит под сомнение предыдущие предпосылки и изменит понимание делегации Японии в отношении проектов статей 30 и 33.

8. **Г-н Ибрахима Халил Диалло** (Сенегал) говорит, что после всех безуспешных попыток ограничить ответственность грузоотправителей было бы опасно позволить ограничить ее по договору, поскольку это не обеспечит защиты интересов грузополучателя. Предпочтительнее было бы оставить проект статьи 81 в его нынешнем виде и позволить судам определять пределы ответственности в случае разногласий.

9. **Г-н Шелин** (наблюдатель от Швеции) говорит, что он поддерживает предложение, которое пойдет на пользу обеим сторонам. В частности, возможность устанавливать верхний предел ответственности позволит страховщикам груза страховать такую ответственность, которая будет выгодна и перевозчику. Однако ввиду последствий этого предложения для государственной политики, сверхимперативные положения проекта статьи 82 должны быть перенесены в проект статьи 81 путем включения заявления о том, что новый пункт не распространяется на ситуации, охватываемые статьями 30 и 33.

10. **Г-жа Даунинг** (Австралия), выступая в качестве соавтора предложения, подчеркивает, что внутреннее право государств обычно предусматривает максимальный потолок объективной ответственности; данное предложение позволит сторонам договариваться о верхнем пределе, который, в общем говоря, должен быть равен страховой стоимости груза. Оратор не думает, что такой возможностью будут пользоваться часто, но она должна существовать.

11. **Г-н Мбиа** (наблюдатель от Ганы) говорит, что в интересах большей ясности он приветствует предложенные поправки к пунктам 2 а) и b) проекта статьи. Однако предлагаемый новый пункт является примером действия, о котором говорят: "слишком мало и слишком поздно". В ходе переговоров ряд делегаций заявили, что они хотели бы установить предел ответственности грузоотправителей. Их позиция не нашла поддержки у большинства, и нынешнее предложение, базирующееся на принципе свободы договорных отношений, не решает их проблем. Проект статьи должен быть сохранен в его нынешнем виде.

12. **Г-жа Червенка** (Германия) поясняет, что предлагаемый новый пункт имеет целью создать возможность установления верхнего предела

ответственности и даже объективной ответственности в отношении опасных грузов. Если соглашение между сторонами окажется несправедливым, то дело может быть передано в суд. Оратор выражает несогласие с трактовкой представителя Сенегала; по ее мнению, нынешняя формулировка пункта 2 проекта статьи 81 не позволяет устанавливать верхний предел ответственности даже решением суда. Действительно, пункт 1 проекта статьи 81 допускает повышение ответственности перевозчика. Делегация Германии не будет возражать против более четкой фиксации этого факта.

13. Проект статьи 82 позволяет сторонам договариваться о большем или меньшем объеме прав, обязанностей и ответственности, чем это предусмотрено проектом конвенции. Сверхимперативные положения, содержащиеся в пункте 4 проекта статьи 82, являются необходимыми, поскольку пункты 1–3 допускают очень существенные отступления от конвенции, однако предлагаемые поправки к проекту статьи 81 значительно уже по своей области действия. Они не позволяют сторонам изменять свои обязательства или ответственность, а лишь устанавливают верхний денежный предел ответственности.

14. **Г-н Молльманн** (наблюдатель от Дании) напоминает, что аналогичный вопрос возник в контексте проекта статьи 32. В ходе переговоров делегация Дании выразила мнение, что проект конвенции должен обеспечить равноправие грузоотправителей и перевозчиков, а также возражала против возможности повышения ответственности перевозчика, предусматриваемой в пункте 1 проекта статьи 81. Новое предложение углубит существующее неравенство, позволяя крупному грузоотправителю снижать свою ответственность, повышая в то же время ответственность перевозчика.

15. Кроме того, формулировка предложения носит весьма общий характер, а сомнения оратора не были развеяны объяснениями представителя Германии. По его мнению, вполне реально представить ситуацию, при которой крупный грузоотправитель может вынудить перевозчика согласиться на уровень ответственности, не превышающий одной единицы Специальных прав заимствования (СПЗ), что позволит грузоотправителю полностью снять с себя какую-либо ответственность в отношении всех своих намерений и целей. Как заметил представитель Ганы, на заседаниях Рабочей группы некоторые делегации безуспешно пытались добиться согласия на установление предела

ответственности грузоотправителей. Выработанный в итоге текст не вызывает особого удовлетворения у делегации Дании, но она будет придерживаться согласованного компромисса.

16. **Г-н Цанцалос** (Греция) говорит, что он поддерживает позицию представителей Дании и Соединенных Штатов Америки.

17. **Г-н Биго** (наблюдатель от Кот-д'Ивуар) говорит, что хотя его делегация предпочла бы более сбалансированную ответственность обеих сторон, было бы неправильно добиваться этого через свободу договорных отношений. Оратор поддерживает мнение представителя Сенегала.

18. **Г-н Шарма** (Индия) говорит, что он согласен на замену слова "ограничивает" словом "снижает" в пунктах 2 а) и б). Как заметил представитель Ганы, Рабочая группа не смогла договориться об установлении верхнего денежного предела ответственности грузоотправителя. Поэтому на согласованный в январе 2008 года компромиссный пакет не будет влиять решение о том, чтобы позволить сторонам согласовывать такой предел с учетом их конкретных обстоятельств и характера их торговли. Разъяснение представителем Германии разницы между проектами статей 81 и 82 представляется убедительным и поэтому делегация Индии поддерживает данное предложение.

19. **Г-н ас-Саид** (Египет) говорит, что в свете разъяснений представителя Германии, он готов поддержать предложение, поскольку это обеспечит более справедливый баланс между сторонами договора.

20. **Г-н Ким Ин Хён** (Республика Корея) говорит, что его делегация придерживается высокого мнения о нынешней формулировке проекта статьи 81, которая учитывает такие новейшие тенденции в морских перевозках, как широкое распространение контейнеров. Поскольку перевозчик не в состоянии проверить содержимое закрытого контейнера, он не может обеспечить безопасную перевозку грузов без получения от грузоотправителя удовлетворительной информации о характере содержимого контейнеров. В его стране, например, имел место ряд возгораний и взрывов из-за того, что грузоотправители не уведомили о характере груза. Именно это соображение стоит за обязательствами, возлагаемыми на грузоотправителя проектами статей 32 и 33. Грузоотправители не должны иметь возможности уклоняться от этих обязательств, поскольку от их соблюдения зависит безопасность

перевозок. Другой заметной тенденцией является появление крупных грузоотправителей, которые в состоянии вынуждать перевозчиков брать на себя всю ответственность. Весьма вероятно, что крупные грузоотправители будут пытаться исключить или ограничить некоторые свои обязательства по договору; для предотвращения этого в пунктах 2 а) и б) содержатся слова "исключает" и "ограничивает". Как заметил представитель Дании, перевозчик уже находится в ущербном положении из-за того, что слово "расширяет" ("increases") было исключено из пункта 1 проекта статьи 81, определяющего круг исключений, позволяемых договором перевозчику, но было включено в аналогичные положения пункта 2, касающиеся грузоотправителя. В результате этого обязательства и ответственность перевозчика могут быть расширены договором, а грузоотправителя – нет. Хотя формулировка проекта статьи 81, предлагаемая в A/CN.9/XLI/CRP.5, звучит логично, на самом деле она еще больше склоняет чашу весов в пользу грузоотправителя. Делегация Республики Корея предпочитает сохранить существующий текст.

21. **Г-жа Шалл-Хома** (Нигерия) говорит, что ее делегация присоединяется к заявлениям Соединенных Штатов Америки, Дании и Сенегала и в частности к заявлению Ганы относительно предшествующих усилий Рабочей группы найти способ для установления верхнего предела ответственности грузоотправителя. Оратор поддерживает замену слова "ограничивает" словом "снижает", поскольку эта поправка соответствует намерению данного положения. В остальном делегация Нигерии хотела бы сохранить нынешнюю формулировку проекта статьи.

22. **Г-н ван дер Зил** (наблюдатель от Нидерландов) говорит, что его делегация готова поддержать замену слова "ограничивает" на слово "снижает", но имеет серьезные возражения против предлагаемого нового предложения в A/CN.9/XLI/CRP.5. В соответствии с нынешней формулировкой проекта предложения грузоотправитель с достаточно сильным переговорным потенциалом может радикально ограничивать свою ответственность; если бы в новом положении говорилось, например, о том, что минимальный предел будет равен стоимости груза, оно было бы значительно более приемлемым. Кроме того, некоторые обязательства грузоотправителя затрагивают вопросы государственной политики. Происходит слишком много несчастных случаев из-за неверной информации грузоотправителя о характере груза; например, крупный грузоотправитель химикатов не должен иметь возможности избегать ответственности по договору,

если она связана с нарушением его обязательств по проекту статьи 33.

23. **Г-н Делебек** (Франция) говорит, что его делегация не может поддержать предложение, содержащееся в A/CN.9/XLI/CRP.5, по причинам, изложенным Японией. Должна быть исключена возможность уклоняться от обязательств по проектам статей 32 и 33.

24. **Г-н Проссер** (Соединенное Королевство) и **г-н Берлинджери** (Италия) говорят, что их делегации поддерживают сохранение нынешней формулировки по причинам, изложенным Данией.

25. **Г-н Гумбрий** (Норвегия) говорит, что данное предложение идет даже дальше, чем положения проекта статьи 82 в отношении договоров об организации перевозок, которые предусматривают определенные гарантии, исключая их применение к так называемым сверхимперативным положениям. В соответствии с проектом статьи 81 и с учетом поправки, предлагаемой в A/CN.9/XXI/CRP.5, у крупного грузоотправителя при заключении договора будут еще более развязаны руки, чем по проекту статьи 82.

26. **Г-жа Собеква** (Южная Африка) говорит, что ее делегация испытывает определенные симпатии к данному предложению, но предпочитает сохранить проект статьи 81 в его нынешнем виде.

27. **Г-н Хонка** (наблюдатель от Финляндии) говорит, что его делегация поддерживает нынешний текст по причинам, изложенным Нидерландами и Данией.

28. **Г-н Хрон** (Чешская Республика) говорит, что его делегация поддерживает мнение, выраженное Нидерландами.

29. **Г-н Мулопо** (наблюдатель от Конго) говорит, что его делегация разделяет мнения Сенегала и Кот-д'Ивуара. Договор о перевозке обычно является договором присоединения, поэтому свобода договорных отношений, предполагающая наличие согласия между сторонами, не решит проблемы. Поскольку документы обычно составляются перевозчиком, тот не должен иметь возможности расширять обязательства грузоотправителя. Делегация Конго поддерживает существующий текст.

30. **Г-н Бокана Оленконго** (наблюдатель от Демократической Республики Конго) говорит, что его делегация присоединяется к заявлениям Дании,

Соединенных Штатов Америки и Сенегала и предпочитает сохранить нынешний текст.

31. **Г-н Серрано Мартинес** (Колумбия) говорит, что в соответствии с ранее высказывавшейся позицией его делегация поддерживает текст проекта статьи 81 в его нынешнем виде.

32. **Г-н М'иноти** (Кения), **г-н Сандовал** (Чили), **г-н Эссигон** (Габон) и **г-н Лувамбано** (наблюдатель от Анголы) говорят, что их делегации предпочитают сохранить нынешнюю формулировку проекта статьи 81.

33. *Проект статьи 81 утверждается по существу и передается в редакционную группу.*

Проект статьи 78 (продолжение)

34. **Г-н Лебедев** (Российская Федерация) говорит, что хотя Комиссия уже утвердила проект статьи 78 по существу, необходимо прояснить формулировку пункта 2. Например, в подпункте а) говорится об арбитражном соглашении, а в подпункте б) – об арбитражной оговорке.

35. **Г-н Эстрелла Фариа** (Отдел права международной торговли) говорит, что на первый взгляд действительно имеет место смешение понятий. Основная идея пункта 2 заключается в том, что три условия, изложенные в подпунктах а), б) и с), обладают кумулятивным эффектом. Если все три условия удовлетворены, то к арбитражному соглашению не будут применяться положения главы 15, которая ставит исполнение арбитражного соглашения в зависимость от ряда условий, которые обычно не применяются в отношении арбитражных соглашений в целом. Возможно, что решением могло бы быть использование в подпунктах а) и б) сходных терминов.

36. **Г-н Лебедев** (Российская Федерация), что из нынешней формулировки не следует, что условия имеют кумулятивный характер. Возможно, было бы полезно добавить несколько пояснительных слов.

37. **Г-н Берлинджери** (Италия) говорит, что в главе 15 иногда употребляется выражение "арбитражная оговорка", иногда "арбитражное соглашение", а иногда "арбитражная оговорка или соглашение". В некоторых системах права "арбитражная оговорка" означает какое-либо согласие, достигнутое до возникновения спора, а "арбитражное соглашение" – согласие, достигнутое после возникновения спора. Непоследовательного

применения терминов следует избегать, чтобы не создавать трудностей с толкованием.

38. **Г-жа Червенка** (Германия) говорит, что, если текст передан в редакционную группу, то ее делегация хотела бы видеть новую формулировку до принятия проекта конвенции в целом, поскольку, не видя новый текст, трудно оценить его возможные последствия.

39. **Г-н Гумбрый** (Норвегия) говорит, что данное положение не является образцом ясности, однако он может объяснить практическую подоплеку. В пункте 1 предусмотрено, что арбитражные положения не применяются к чартер-партиям, но, поскольку проект конвенции может быть применим к коносаментам, выданным на основании чартер-партий, то тогда начинается действовать пункт 2. Весьма распространенной практикой в отношении таких коносаментов – это утверждение о том, что в них делается ссылка на сроки и условия чартера, а как раз такую ситуацию имеет в виду подпункт а). Однако для стороны, получающей коносамент, важно понимать, что чартер включает арбитражное соглашение; отсюда требование подпункта б) о конкретной ссылке на арбитражную оговорку.

40. **Г-н Секолек** (Секретарь Комиссии) говорит, что редакционная группа может счесть полезным привести применение терминов "арбитражное соглашение" и "арбитражная оговорка" в соответствии с другими документами Комиссии по арбитражу, такими как Типовой закон ЮНСИТРАЛ о международном торговом арбитраже. В этих документах "арбитражное соглашение" является обобщающим термином, означающим любое соглашение для передачи его в арбитраж, в то время как "арбитражная оговорка" означает пункт в более объемном документе. Поэтому представляется, что в пункте 2 б) имеет смысл говорить об "арбитражной оговорке".

41. **Г-н Миллер** (Соединенные Штаты Америки) предлагает для устранения двусмысленности, отмеченной Российской Федерацией, просто пояснить в пункте 2, что подпункт б), как и подпункт а), относится к оговорке в чартер-партии. Вопрос о надлежащем применении терминов "соглашение" или "оговорка" тогда может быть решен редакционной группой, которая обеспечит лингвистическое единообразие с другими документами Комиссии.

42. **Г-н Ху Чженлян** (Китай) предлагает исключить пункт 2 б), а в пункте 2 а) перед словом "ссылка" вставить слово "конкретная". Кроме того, поскольку в

чартере, транспортном документе или электронной транспортной записи по определению может содержаться лишь арбитражная оговорка, а не арбитражное соглашение, то, по мнению оратора, как во вводной части пункта 2, так и в подпункте а) должна по праву упоминаться оговорка.

43. **Г-н Моран Бовио** (Испания) говорит, что пункт 2, который он трактует так же, как Норвегия, достаточно ясен в нынешней формулировке.

44. **Г-н Эстрелла Фариа** (Отдел права международной торговли) предлагает после проведения консультаций и на базе замечаний делегаций Китая и Норвегии переформулировать пункт 2 статьи 78 следующим образом:

"2. Независимо от пункта 1 настоящей статьи, на арбитражное соглашение в транспортном документе или транспортной электронной записи, к которой настоящая Конвенция применяется в силу применения статьи 7, распространяется действие настоящей главы, если только такое арбитражное соглашение:

а) не идентифицирует стороны и дату чартер-партии или другого договора, исключенного из сферы применения настоящей Конвенции в силу применения статьи 6; и

б) не включает путем ссылки и не содержит конкретного указания на оговорку в чартер-партии или другой договор, содержащий условия арбитражного соглашения".

Позднее редакционная группа может отредактировать этот текст, внося минимальные изменения.

45. *Проект статьи 78 с внесенными поправками утверждается по существу и передается в редакционную группу.*

Проект статьи 84 (Международные конвенции, регулирующие перевозку грузов другими видами транспорта)

46. **Г-жа Червенка** (Германия), поддерживаемая **г-ном Делебеком** (Франция), говорит, что ее делегация в целом согласна с текстом, но предлагает исключить во вводной части фразу "которые действуют на дату вступления в силу настоящей Конвенции" после слов "международных конвенций" с тем, чтобы не ограничивать сферу применения статьи 84 лишь действующими на данный момент международными

конвенциями, а распространить ее на будущие протоколы, вносящие поправки в существующие конвенции, и новые конвенции, регулирующие перевозку грузов другими видами транспорта. Например, недавно был принят дополнительный протокол к Конвенции о договоре о международной дорожной перевозке грузов (КДПГ).

47. **Г-н Шелин** (наблюдатель от Швеции) говорит, что нынешнюю формулировку можно рассматривать как охватывающую дополнительные протоколы к существующим конвенциям. Однако возникнет большая проблема, если предлагаемое исключение фразы означает, что проект статьи 84 применим к абсолютно новым конвенциям, заменяющим существующие конвенции о внутриконтинентальных перевозках грузов, так как это может заставить некоторые договаривающиеся государства выйти из числа участников проекта конвенции, если они захотят присоединиться к новым конвенциям. Этот вопрос может иметь последствия для проекта статьи 92 об оговорках.

48. **Г-н Берлинджери** (Италия) говорит, что проект статьи 84 не должен позволять, чтобы проект конвенции устаревал из-за принятия любых новых конвенций или протоколов, в значительной степени расширяющих сферу действия существующих конвенций.

Заседание прерывается в 16 ч. 40 м. и возобновляется в 17 ч. 05 м.

49. **Г-н Молльманн** (наблюдатель от Дании) говорит, что его делегация не считает, что проект статьи 84 должен охватывать новые конвенции, заменяющие существующие конвенции, регулирующие внутриконтинентальные перевозки одним видом транспорта, поскольку это будет мешать осуществлению проекта конвенции. Ссылка на дополнительные поправки или протоколы к существующим конвенциям была бы приемлемой, но потребует иной редакции, в то время как делегация Дании удовлетворена нынешней формулировкой.

50. **Г-н Барбук** (Беларусь) предлагает заменить слово "конвенции" в подпунктах а)–d) словами "международного договора", чтобы отразить определение договора в Венской конвенции о праве договоров. Это может устранить некоторые озабоченности делегации Германии.

51. **Г-н ван дер Зил** (наблюдатель от Нидерландов) отмечает, что проект статьи 84 является положением о

конфликте конвенций, говорит, что проект четко определяет сферу применимости других конвенций; если будущие протоколы не будут расширять эту сферу, то не возникнет никаких проблем. Однако предложение Германии выдаст "картбланш" новым конвенциям, в то время как суть проекта статьи 84 состоит в том, чтобы оградить сферу применения проекта конвенции от будущих посягательств со стороны других конвенций. Предложение Германии нежелательно не только с теоретической, но и с практической точек зрения, поскольку в целом в нем нет необходимости. Проект статьи 27 применим к возможным будущим международным документам, регулирующим наземные виды перевозки, и удовлетворительно решает озабоченности Германии.

52. **Г-н Сато** (Япония) говорит, что его делегация разделяет озабоченности Германии в той мере, в которой она касается простых поправок к существующим конвенциям о наземных перевозках, однако предложенная Германией поправка заходит слишком далеко, поскольку открывает дверь не только простым поправкам, но и абсолютно новым конвенциям о перевозках одним видом транспорта. Чтобы устранить озабоченность Германии, можно было бы изменить вводную часть проекта статьи 84, добавив после слов "вступает в силу" слова "включая любую поправку к этим конвенциям". Аналогичная формулировка применялась в проекте статьи 88(a). Разумеется, данное предложение не решит проблемы при замене существующей конвенции новой конвенцией, являющейся во многих отношениях продолжением предыдущей конвенции.

53. **Г-жа Карлсон** (Соединенные Штаты Америки) говорит, что ее делегация возражает против предложений Дании и Японии, поскольку нельзя исключить, что какая-либо поправка к существующей конвенции полностью изменит сферу ее применения. Оратор выражает согласие с представителем Нидерландов в том, что было бы весьма опасно давать "картбланш" разработчикам поправок к существующим конвенциям или новых конвенций. Как тот также отметил, вопрос о будущих конфликтах между конвенциями уже разрешен проектом статьи 27.

Поэтому нынешняя формулировка проекта статьи 84 должна быть сохранена.

54. **Г-н Хонка** (наблюдатель от Финляндии) говорит, что, как отметил представитель Нидерландов, во вводной части проекта статьи 27 говорится о других международных документах, которые действуют "на момент такой потери, повреждения или события или

обстоятельства". Поэтому любые будущие поправки к существующим конвенциям о наземных перевозках будут применяться в соответствии с проектом статьи 27. Цель статьи 84 – обеспечить гарантии от возможных посягательств со стороны будущих конвенций или будущих поправок к существующим конвенциям, расширяющих сферу их действия; поэтому должна быть сохранена нынешняя формулировка.

55. **Г-жа Червенка** (Германия) говорит, что наличие слов "в той мере, в какой" в подпунктах а) и d) уточняет, какие положения рассматриваемых международных конвенций будут применяться; следовательно, разработчикам поправок к существующим конвенциям или новых конвенций не будет выдан "картбланш", поскольку будущие положения, выходящие за рамки существующих конвенций, не будут применяться.

56. В духе компромисса оратор могла бы поддержать предложение Японии, даже хотя по собственному признанию представителя Японии оно все же не будет охватывать документы, которые будут не изменяться как таковые, а заменяться полностью обновленным текстом. Пересмотренная в 1999 году Конвенция о международной железнодорожной перевозке грузов транспортом (КМПЖ), участниками которой являются многие члены Комиссии, является примером такого документа.

57. **Председатель**, ввиду того, что мнения практически разделились поровну, предлагает заинтересованным делегациям провести неофициальные консультации, чтобы попытаться достичь согласия.

58. *Предложение принимается.*

Проект статьи 85 (Общее ограничение ответственности)

59. **Г-н Имору** (Бенин) интересуется, почему в проекте статьи 85 говорится о "судовладельцах", в то время как в конвенции используются понятия "перевозчик" и "грузоотправитель".

60. **Г-жа Червенка** (Германия), поддерживаемая **г-ном Сато** (Япония), поясняет, что цель проекта статьи 85 – разрешить ситуации, когда перевозчик по настоящей конвенции одновременно является судовладельцем либо по Конвенции об ограничении ответственности по морским искам, либо по Страсбургской конвенции об ограничении

ответственности владельцев судов во внутреннем судоходстве. Обе эти конвенции позволяют судовладельцу ограничивать свою ответственность, например, в случае крупной аварии. Перевозчик, являющийся также судовладельцем, может нести в соответствии с настоящей конвенцией ответственность, скажем, в пределах до 1 млн. долларов. Однако, если имеются другие истцы, в отношении которых судовладелец может воспользоваться ограничением ответственности согласно Конвенции об ограничении ответственности по морским искам, то грузополучатель или грузоотправитель могут получить меньше этой полной суммы и иск будет удовлетворен не полностью. Делегация Германии считает важным, чтобы названные конвенции продолжали выполняться, как и ныне. Термин "судно" выбран потому, что он применяется к перевозкам грузов как по морю, так и по внутренним водным путям, а, следовательно, и к обеим конвенциям.

61. **Г-н ас-Саид** (Египет) соглашается с тем, что в проекте статьи 85 должно говориться о "судовладельцах", если судовладелец является тем же лицом, что и лицо, указанное в договоре о перевозке. Тем не менее, оратор хотел бы уточнить значение слова "регулирующий" в контексте проекта статьи 85. Кроме того, он озабочен тем, что понимание, достигнутое в отношении проекта статьи 84, может противоречить статье 85.

62. **Г-н Берлинджери** (Италия) поддерживает позицию Германии и Японии, но предупреждает о возможности появления проблемы, если термин "судовладельцы" будет толковаться в соответствии с Конвенцией об ограничении ответственности по морским искам, в которой "судовладелец" – это владелец, обладатель чартер-партии, управляющий или оператор судна.

63. **Г-н Ху Чженлян** (Китай), поддерживаемый **г-ном Ким Ин Хёном** (Республика Корея), говорит, что, хотя он и согласен с необходимостью разработки проекта статьи 85, следует признать, что термин "судовладельцы" может привести к неправильному пониманию и даже спорам, особенно потому, что в настоящей конвенции нет определения ни "судна", ни "владельца". Чтобы сделать проект статьи яснее, предлагается поменять ее заголовок на "Общее ограничение ответственности по морским искам" в соответствии с названием соответствующей Конвенции.

64. **Г-н Шарма** (Индия) и **г-н Цанцалос** (Греция) поддерживают позицию Германии и Японии.

65. **Г-н ван дер Зил** (наблюдатель от Нидерландов) высказывается в поддержку нынешней формулировки проекта статьи 85. Отвечая на озабоченности, выраженные в отношении термина "судовладельцы", оратор говорит, слово "владелец" вне сомнения относится к Конвенции об ограничении ответственности по морским искам и последующим конвенциям, включая любые конвенции об ответственности владельцев судов во внутреннем судоходстве; это – самое главное соображение. Как указано представителем Германии, слово "судно" использовано вместо "морское судно", чтобы охватить перевозку грузов как по морю, так и по внутренним водным путям; это важно и для проекта статьи 27.

66. **Г-жа Маркович Костелац** (наблюдатель от Хорватии) говорит, что, хотя ее делегация и поддерживает нынешнюю формулировку проекта статьи 85, включение фразы "как определено соответствующими документами" сразу после слова "судовладельцы" сделало бы абсолютно ясным, что проект конвенции ссылается на Конвенцию об ограничении ответственности по морским искам и соответствующие документы, касающиеся внутренних водных путей.

67. **Г-н Имору** (Бенин) говорит, что, полностью понимая позицию Германии и Японии, он, тем не менее, озабочен возможной путаницей между терминами "перевозчик" и "судовладельцы", особенно при отсутствии определения последнего термина.

68. **Г-н Гумбрий** (Норвегия) говорит, что предложение Хорватии по-видимому решило бы некоторые поднятые проблемы.

69. **Г-жа Червенка** (Германия) говорит, что, по мнению ее делегации, проект статьи 85 является удовлетворительным в нынешней формулировке. Проект статьи лишь предусматривает, что в случае конфликта ничто в проекте конвенции не повлияет на применение любой международной конвенции или внутреннего права, регулирующих общее ограничение ответственности судовладельцев. В настоящий момент невозможно знать, будет ли применяться такая конвенция или внутреннее право; это будет зависеть от конкретного документа. Отсюда применение слова "регулирующий", которое делает ненужным добавление фразы "как определено соответствующими документами".

70. Отвечая представителю Китая, оратор говорит, что проект статьи 85 относится не только к морским

искам, но и искам, касающимся внутренних водных путей, поэтому нынешний заголовок менять не надо.

71. **Г-н Мбиа** (наблюдатель от Ганы) говорит, что, хотя вначале ему понравилось предложение Китая, разъяснения представителя Германии убедили его в том, что предлагаемая формулировка была бы слишком ограничительной. Поэтому нынешний заголовок должен быть сохранен.

72. **Председатель** говорит, что явное большинство делегаций выступает за сохранение нынешней формулировки проекта статьи 85.

73. *Проект статьи 85 утверждается по существу и передается в редакционную группу.*

Проект статьи 86 (Общая авария)

74. **Г-н ас-Саид** (Египет) привлекает внимание к различию между английским термином "общая авария" и термином, использованным в арабском переводе проекта статьи 86 и говорит, что, по мнению его делегации, было бы полезно дать определение термина "общая авария".

75. **Председатель** говорит, что не видит поддержки предложения о разработке определения, но Секретариат разберется с формулировкой этого термина на арабском языке.

76. *Проект статьи 86 утверждается по существу и передается в редакционную группу.*

Заседание закрывается в 18 ч. 00 м.