



Генеральная Ассамблея

Distr.: General
1 August 2008

Russian
Original: English

Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли Сорок первая сессия

Краткий отчет о 872-м заседании,

состоявшемся в Центральных учреждениях, Нью-Йорк, в четверг, 19 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 (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.



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)

Проект статьи 43 (продолжение)

1. **Председатель** говорит, что поскольку других замечаний нет, он полагает, что большинство членов Комиссии не поддерживают поправки, предложенные на предыдущем заседании.

2. *Проект статьи 43 утверждается по существу и передается в редакционную группу.*

Проект статьи 44 (Предоплата фрахта)

3. *Проект статьи 44 утверждается по существу и передается в редакционную группу.*

4. **Председатель** предлагает Комиссии обратиться к определениям, содержащимся в пунктах 14–16, 18–22 и 27 проекта статьи 1.

Пункт 14 проекта статьи 1 (определение термина "транспортный документ")

5. **Г-н Сато** (Япония) обращает внимание на представленные делегацией Японии письменные замечания (A/C.9/658/Add.6, пункт 2) и напоминает, что на своей двадцать первой сессии Рабочая группа III (Транспортное право) исключила из проекта конвенции все ссылки на грузоотправителя и согласилась с тем, что для целей проекта конвенции простая квитанция, которую может выдать исполняющая сторона, транспортным документом считаться не будет, поскольку транспортный документ должен также свидетельствовать о наличии договора перевозки или содержать такой договор. По мнению делегации Японии, исполняющая сторона, согласно принятому на данный момент определению, выдать транспортный документ по собственной инициативе (а не по инициативе перевозчика) не может. Поэтому оратор предлагает все ссылки на "исполняющую сторону" из определения термина "транспортный документ" исключить.

6. **Г-н ас-Саид** (Египет) говорит, что он согласен с представителем Японии. Делегация Египта хотела бы также добавить новый подпункт с) примерно в следующей формулировке: "свидетельствует о сдаче груза грузополучателю".

7. **Г-н Ху Чженлянь** (Китай) говорит, что он поддерживает позицию японской делегации. Кроме того, чтобы привести этот пункт в соответствие с проектом статьи 40, касающейся подписи, оратор предлагает в двух случаях, когда упоминается слово "перевозчик", добавить после него слова "или лицом, действующим от его имени".

8. **Г-н Шарма** (Индия) говорит, что он также поддерживает предложение представителя Японии.

9. **Г-н ван дер Зил** (наблюдатель от Нидерландов), которого поддерживают **г-н Сандовал** (Чили), **г-н Ромеро-Насер** (Гондурас), **г-н Берлинджери** (Италия), **г-н Майер** (Швейцария) и **г-н Миллер** (Соединенные Штаты Америки), говорит, что хотя он и согласен с представителем Японии, однако поправку, предложенную представителем Египта, он поддержать не может. В любом случае в проекте статьи 11 ясно говорится, что перевозчик должен сдать груз грузополучателю. И хотя оратор симпатизирует позиции делегации Китая, он не вполне готов поддержать внесенное ею предложение. Исходя из желания внести ясность в отношении того, что транспортный документ может быть подписан одним лицом от имени другого, в текст был включен проект статьи 40. Но в целом же понятие "представитель", используемое в давно существующей практике перевозок, которое создавало много проблем, из проекта конвенции было намеренно исключено.

10. **Г-н Ибрахима Халил Диалло** (Сенегал) говорит, что присоединяется к заявлению, сделанному представителем Японии. Оратор также позитивно относится к предложению Китая относительно пункта 14, ибо, если это предложение не принять, то получится, что выдать транспортный документ будет способен лишь перевозчик.

11. **Председатель** говорит, что, как ему представляется, Комиссия желает исключить из пункта 14 все ссылки на "исполняющую сторону", заметив при этом, что другие предложения не получили достаточной поддержки.

12. *Пункт 14 проекта статьи 1 с поправками утверждается по существу и передается в редакционную группу.*

Пункт 15 (определение термина "оборотный транспортный документ") и пункт 16 (определение термина "необоротный транспортный документ") проекта статьи 1

13. Пункты 15 и 16 проекта статьи 1 утверждаются по существу и передаются в редакционную группу.

Пункт 18 проекта статьи 1 (определение термина "транспортная электронная запись")

14. **Г-н Сато** (Япония) предлагает по тем же причинам, о которых он говорил в связи с пунктом 14, исключить все ссылки на "исполняющую сторону" и из пункта 18.

15. Пункт 18 проекта статьи 1 с поправками утверждается по существу и передается в редакционную группу.

Пункты 19 (определение термина "оборотная транспортная электронная запись"), 20 (определение термина "необоротная транспортная электронная запись"), 21 (определение термина "выдача" оборотной транспортной электронной записи), 22 (определение термина "передача" оборотной транспортной электронной записи) и 27 (определение термина "фрагт") проекта статьи 1

16. Пункты 19–22 и 27 проекта статьи 1 утверждаются по существу и передаются в редакционную группу.

Проект статьи 45 (Обязательство принять сдачу груза)

17. **Г-н Блейк-Лосон** (Соединенное Королевство), обратив внимание на представленные его делегацией письменные замечания (A/C.9/658/Add.13, пункты 15–19), говорит, что у него вызывает глубокие опасения вся глава, касающаяся сдачи груза, и в случае ее принятия это может поставить под сомнение возможность для Соединенного Королевства принятия проекта конвенции. Эта глава создаст больше проблем, чем их решит, а кроме того, она может способствовать мошенничеству. Нынешний текст явился результатом длительных переговоров, однако оратор считает, что его необходимо пересмотреть.

18. В связи с проектом статьи 45 возникает целый ряд вопросов: не ясно, что должен сделать грузополучатель, чтобы у него возникла обязанность принять сдачу груза; не ясно, нарушит ли задним числом проект данной статьи грузополучатель, сначала не осуществлявший свои права в соответствии с договором перевозки, но впоследствии принявший сдачу груза; и не известно, имеются ли у перевозчика какие-либо средства правовой защиты на тот случай, если эта обязанность не будет выполнена.

19. **Г-жа Червенка** (Германия), обратив внимание на письменные замечания своей делегации (A/C.9/658/Add.11, пункт 18), говорит, что разделяет озабоченность, выраженную представителем Соединенного Королевства; проектом данной статьи предусматривается возникновение у грузополучателя определенной обязанности, но вот когда именно эта обязанность возникает, не уточняется. Предпочтительнее было бы слова "грузополучатель, осуществляющий свои права" заменить словами "грузополучатель, требующий сдачи груза".

20. **Г-н Ким** Бон-хюн (Республика Корея) говорит, что он согласен с представителями Соединенного Королевства и Германии. Делегация его страны приветствовала бы примеры того, как грузополучатель может осуществить свои права по договору перевозки (предъявив, быть может, соответствующее требование к перевозчику или же осуществив свое право на проверку). Оратор надеется, что другие делегации смогут представить дополнительную информацию по этому вопросу.

21. **Г-жа Даунинг** (Австралия) говорит, что она присоединяется к предыдущим ораторам, в частности к представителю Соединенного Королевства.

22. **Г-н Майер** (Швейцария) говорит, что он также разделяет озабоченность, выраженную представителем Соединенного Королевства. Делегация Швейцарии и раньше заявляла, что не считает осуществление грузополучателем своих прав по договору перевозки надлежащим критерием определения момента, начиная с которого он должен считаться связанным таким договором. Оратор, скорее, предпочел бы не формулировку, предложенную представителем Германии, а указание на прямое или подразумеваемое согласие грузополучателя.

23. **Г-н Сато** (Япония) говорит, что делегация Японии неоднократно поднимала этот вопрос в Рабочей группе, но ее предложение заменить слова "грузополучатель, осуществляющий свои права по договору перевозки" словами "грузополучатель, требующий сдачи груза", всегда отклонялось. Несмотря на это, оратор готов согласиться с формулировкой, предложенной делегацией Германии.

24. **Г-н ван дер Зил** (наблюдатель от Нидерландов) говорит, что он не может поддержать предлагаемую замену. Направленность проекта статьи 45 состоит в том, чтобы попытаться решить одну из конкретных проблем, возникающих у перевозчика, а именно

проблему, когда грузополучатель, которому хорошо известно, что к нему идет груз, по той или иной причине отказывается принять сдачу этого груза. В хозяйственной практике такое случается нередко, и против этого надо принимать законодательные меры нормотворческим путем. В числе примеров, когда грузополучатель осуществляет свои права, можно, в частности, назвать проверку груза до предъявления требования о его сдаче. Если, проведя такую проверку, грузополучатель решит от груза отказаться, то нельзя, чтобы решение возникшей проблемы оставалось делом перевозчика. Согласно Конвенции Организации Объединенных Наций о договорах международной купли-продажи товаров, принять поставку должен даже покупатель, желающий отказаться от груза, но сделать это он может по поручению продавца. В проекте конвенции следует предусмотреть, что грузополучатель в качестве агента продавца должен либо принять груз, либо дать перевозчику указание, как с этим грузом поступить. Нести риск и заниматься предъявлением требований или отправкой обратно груза должен не перевозчик, а грузополучатель. Естественно, слова "осуществляющий свои права" означают не только проведение проверок; они могут означать и то, что грузополучатель активно взаимодействовал с перевозчиком. Главное состоит в том, чтобы грузополучатель дал перевозчику возможность разгрузиться, а выходы, предлагаемые Германией и Японией, этой цели не служат.

25. **Г-н Цанцалос** (Греция), которого поддерживают **г-жа Карлсон** (Соединенные Штаты Америки), **г-н Ху Чженлян** (Китай), **г-н Сандовал** (Чили), **г-жа Слеттемён** (Норвегия) и **г-н Молльманн** (наблюдатель от Дании), говорит, что аргументы представителя Нидерландов убеждают его в необходимости такого положения. Текст проекта статьи 45 – результат компромисса, и он должен быть сохранен.

26. **Г-н Имору** (Бенин), поддержанный **г-ном Мулопо** (наблюдатель от Конго), говорит, что, поскольку проект статьи 45 касается не договора купли-продажи, а договора перевозки, делегация Бенина не считает убедительным аргументы Нидерландов и поэтому поддерживает предложение Германии.

27. **Г-жа Шалл-Хома** (Нигерия) говорит, что, учитывая далекоидущий характер содержащихся в главе 7 положений относительно обязательств грузоотправителя перед перевозчиком и следуя духу справедливого распределения рисков и ответственности

между перевозчиком и грузополучателем, делегация Нигерии поддерживает предложение Германии.

28. **Г-н Берлинджери** (Италия), **г-жа Хальде** (Канада), **г-н Ибрахима Халил Диалло** (Сенегал), **г-жа Вакарима Каригиту** (Кения), **г-жа Тэлбот** (наблюдатель от Новой Зеландии), **г-н Биго** (наблюдатель от Кот-д'Ивуара), **г-жа Траоре** (наблюдатель от Буркина-Фасо) и **г-н Лувамбано** (наблюдатель от Анголы) также поддерживают предложение Германии.

29. **Председатель** отмечает, что, как ему представляется, предложение заменить слова "осуществляющий свои права" словами "который требует сдачи груза" находит достаточную поддержку.

30. **Г-жа Карлсон** (Соединенные Штаты Америки) говорит, что правильное, вероятно, было бы употребить предлагаемый Японией глагол "demands", а не передающий ту же идею глагол "requires".

31. **Г-жа Червенка** (Германия) говорит, что у делегации Германии замена слова "requires" словом "demands" проблем не вызывает.

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

Проект статьи 46 (Обязательство подтвердить получение груза)

33. *Проект статьи 46 утверждается по существу и передается в редакционную группу.*

Проект статьи 47 (Сдача груза в том случае, когда оборотный транспортный документ или обратная транспортная электронная запись не выданы)

34. **Г-н Блейк-Лосон** (Соединенное Королевство), которого поддерживает **г-н Делебек** (Франция), говорит, что у делегации Соединенного Королевства озабоченность вызывает то обстоятельство, что защита, предоставляемая перевозчику, зависит от того, насколько он соблюдает предписываемые процедуры, которые не всегда можно соблюсти. Если, согласно подпункту с), перевозчик не может найти контролируемую сторону, он должен сообщить об этом грузоотправителю по договору, который, в свою очередь, должен отдать распоряжения в отношении сдачи груза. Однако, если грузоотправитель передал все права контролирующей стороне, отдать такие распоряжения без прямого на то разрешения контролирующей стороны он не может.

35. **Председатель** говорит, что ввиду отсутствия других замечаний, он полагает, что большинство членов Комиссии эту озабоченность не разделяют.

36. *Проект статьи 47 утверждается по существу и передается в редакционную группу.*

Проект статьи 48 (Сдача груза в том случае, когда необоротный транспортный документ, требующий передачи, выдан)

37. *Проект статьи 48 утверждается по существу и передается в редакционную группу.*

Проект статьи 49 (Сдача груза в том случае, когда оборотный транспортный документ или обратная транспортная электронная запись выданы)

38. **Г-жа Даунинг** (Австралия), обращая внимание на представленные ее делегацией письменные замечания (A/CN.9/658, пункты 48–52), отмечает, что данный проект статьи направлен на решение практической проблемы, с которой сталкиваются перевозчики в случаях явки грузовладельца без требуемой документации или неявки его вообще. Однако предлагаемое решение имеет серьезные изъяны. Проект данной статьи в его нынешней редакции может подорвать доверие к системе коносаментов как правоустанавливающих документов и повысить риск мошенничества, но вышеупомянутую проблему перевозчика он решить не может. Предусмотренный в подпункте d) альтернативный порядок получения инструкций по сдаче груза без коносамента отменяет устоявшееся требование о том, что груз должен сдаваться только по предъявлении коносамента, и может отразиться на интересах банков и других сторон, полагающихся на этот обеспечительный документ. Предлагаемый же порядок проблему не решает: осмотрительный грузоотправитель инструкции по сдаче груза без разрешения его законного владельца не выдаст, потому что, если он это сделает, ему может быть предъявлен соответствующий иск. По мнению банковского сектора Австралии, данное положение может создать дополнительные риски для банков.

39. Проблемы могут возникнуть и в связи со статутным положением о возмещении, предусмотренным в подпункте f) статьи 49. Продавец, выдавший альтернативные инструкции по сдаче груза, неосознанно идет на предоставление возмещения перевозчику, что может осложнить предъявление иска о компенсации, который мог бы вчинить перевозчику

страхователь, застраховавший груз на условиях CIF, или же требования о возврате груза, которое могло бы быть заявлено в случае ненадлежащей сдачи груза. Кроме того, поскольку подпункты d)–f) статьи 49 приводят к тому, что перевозчик, запрашивающий альтернативные инструкции у грузоотправителя по договору, освобождается от ответственности перед держателем коносамента, грузоотправитель по договору будет предоставлять возмещение стороне, которая сама ответственности не несет.

40. Для перевозчика можно найти и другие решения практического плана. Одним из них может быть вариант, согласно которому перевозчики, проявляющие интерес к тем или иным конкретным направлениям, получают право настаивать на предварительной оплате фрахта, включая все установленные для этого направления сборы, с последующим его зачетом в случае принятия груза. В Австралии уже действуют правила, которые можно использовать для передачи бесхозного груза полиции или таможне.

41. **Г-н Делебек** (Франция) согласен с тем, что положения, обязывающие грузоотправителя, уже не имеющего права давать инструкции по сдаче груза, делать это и предоставлять возмещение перевозчику, могут породить проблемы и способны серьезно подорвать доверие к коносаменту как обеспечительному документу. Делегация Франции предпочла бы исключить подпункты d)–h).

42. **Г-н ван дер Зил** (наблюдатель от Нидерландов) говорит, что на практике доверие к коносаменту как обеспечительному документу подрывают все участники торговли равно как и банкиры, и перевозчики. И всегда, когда эту проблему изучают специалисты, они приходят к выводу, что практики не могут ее решить без помощи законодателей. Поэтому Комиссия должна воспользоваться представившейся ей возможностью дать возможность торговому праву играть надлежащую роль в этой области. Если система, предусмотренная в проекте статьи 49, будет порождать новые проблемы практического характера, то нужно будет находить и практические пути их решения.

43. Оратор решительно отвергает некоторые из прозвучавших здесь утверждений, и прежде всего о том, что новая система приведет к разгулу мошенничества. Честно говоря, мошенничество поощряет и ныне действующая система: в ход, например, часто идут три оригинала оборотного транспортного документа, в результате чего

упрощается их продажа нескольким различным покупателям. Коносамент легко подделать с помощью современной копировальной техники. При системе гарантий, предполагающей сдачу груза против письма о возмещении убытков, коносаменты остаются в обороте и после его сдачи. При новой же системе существующие виды мошенничества сводятся на нет. Если и когда будет доказано, что появились новые виды мошенничества, можно будет бороться и с ними.

44. Во-вторых, утверждают, что дополнительный риск придется на банковский сектор. Однако новая система направлена на устранение риска, с которым уже имеет дело этот сектор, восстанавливая саму суть коносамента как транспортного документа, а не письма о возмещении убытков, и делая правомерными действия лица, уполномоченного сдать груз в пункте назначения. Согласно проекту статьи 49, главная ответственность возлагается на держателя такого документа, и таким держателем вполне может быть банк, который станет давать перевозчику инструкции по сдаче груза, когда тот прибывает в пункт назначения. Это, конечно, означает, что банку – если он не хочет, чтобы его дополнительное обеспечение потеряло всякую ценность, – придется, возможно, принимать какое-то решение, но это никак нельзя назвать риском. К тому же новой системой предусматривается юридическое обеспечение в отношении коносаментов, которые сегодня разрешается оставлять в обороте и после сдачи груза, в связи с чем возникают всякого рода правовые вопросы относительно их действительности, и, как правило, оставленные в обороте коносаменты признаются ничтожными.

45. В-третьих, утверждалось, что непонятной становится иерархия ответственности. Из проекта статьи 49 вполне очевидно, что держателю коносамента ничье специальное разрешение не требуется; в тех случаях, когда он не выполняет свои обязанности, искать его обязан перевозчик, которому это обычно нетрудно, а если перевозчик не сможет найти держателя, он должен будет запросить инструкции у грузоотправителя по договору, которому, правда, может понадобиться разрешение отсутствующего держателя. Это, однако, лишь один из аспектов проблемы, касающийся груза, для которого можно найти решение, и оратор был бы рад, если бы проект статьи 49 удалось улучшить в этом моменте.

46. Ввиду наличия в торговле весьма серьезной структурной проблемы оратор обращается к Комиссии с настоятельным призывом признать, что проект

статьи 49, появившейся в результате бурных дискуссий и широких консультаций с практическими работниками, включая представителей банков и торговцев потребительскими товарами, позволяет решать ряд имеющихся проблем. Настало время изменить отраслевую практику.

47. **Г-н ас-Саид** (Египет), соглашаясь с представителями Австралии, Германии и другими в том, что проекту статьи 49 недостает четкости, предлагает провести неофициальные консультации с целью переработки данной статьи не столько с технической, сколько с юридической стороны. Необходим прежде всего юридический подход.

48. **Г-н Блейк-Лосон** (Соединенное Королевство) согласен с тем, что ныне действующая система действительно поощряет мошенничество, но знакомые риски легче контролировать. Недостаток новой системы, предлагаемой в проекте статьи 49, состоит в том, что она усложняет сложившуюся правовую ситуацию и может стать на пути удовлетворительной и всесторонней правовой реформы. Сейчас перед Комиссией открывается возможность разработать более совершенную систему, но всего лишь за несколько большее число дней этого сделать нельзя. Поэтому оратор возвращается к своему первоначальному предложению, а именно исключить проект статьи 49, а в дальнейшем больше времени посвятить поискам наиболее оптимального решения данной конкретной проблемы.

49. **Г-н Берлинджери** (Италия) говорит, что в ряде национальных правовых систем предусмотрена процедура аннулирования правоустанавливающих документов, но на это, к сожалению, уходит много времени, часто – месяцы. В проекте статьи 49 предлагается быстрая процедура, но не предоставляющая, наверное, достаточных гарантий всем заинтересованным сторонам. В ходе неофициальных консультаций надо постараться усилить гарантийный аспект.

Заседание прерывается в 16 ч. 45 м. и возобновляется в 17 ч. 15 м.

50. **Г-жа Слеттемён** (Норвегия) говорит, что в подпункте d) проекта статьи 49 никакого практического решения не предлагается. Речь в нем идет не столько о правах и обязанностях перевозчика, сколько об инструкциях, а в отношении коносамента он порождает определенные проблемы. У банковского сообщества

Норвегии это положение вызывает беспокойство. Оратор предлагает исключить подпункт d) статьи и по тем же причинам – аналогичное положение в подпункте b) статьи 48.

51. **Г-жа Тэлбот** (наблюдатель от Новой Зеландии) говорит, что делегация ее страны поддерживает замечания Австралии, банковская система которой во многом схожа с банковской системой Новой Зеландии. В попытке решить одну весьма реальную проблему перевозчиков проект статьи 49 может, как представляется, поставить другие проблемы перед банковской отраслью.

52. **Г-н Миллер** (Соединенные Штаты Америки) говорит, что в статье 49 не предлагается отличное решение известной проблемы, но она – лучшее из того, чего Рабочей группе удалось добиться за шесть лет. Оратор сомневается, что Комиссии удастся что-либо исправить в этой статье на текущей сессии, но делегация Соединенных Штатов готова принять участие в неофициальных консультациях, чтобы попытаться сделать это. По мнению оратора, Комиссии следует воспользоваться возможностью внести некоторые изменения, ибо это лучше, чем не предложить никакого решения вообще.

53. **Г-н Цанцалос** (Греция), поддерживая делегацию Нидерландов, говорит, что делегация Греции выступает за сохранение имеющегося текста.

54. **Г-н Моран Бовио** (Испания) говорит, что имеющийся текст проекта статьи 49 следует сохранить. Он позволяет решать целый ряд проблем и одобрен как банковскими, так и морскими кругами его собственной страны.

55. **Г-жа Червенка** (Германия) говорит, что она считает утверждения Австралии и Соединенного Королевства очень убедительными. Такую исключительно сложную проблему Комиссия вряд ли сможет разрешить ко всеобщему удовлетворению, и совсем не очевидно, что проект статьи 49 действительно улучшит ситуацию. Здесь нужны не неофициальные консультации, а политическое решение. Делегация Германии поддерживает предложение Франции исключить пункты d)–h).

56. **Г-н Молльманн** (наблюдатель от Дании) говорит, что решать нужно практическую проблему, стоящую не только перед перевозчиками, но и перед всеми, кто причастен к перевозкам, особенно перед грузополучателями, не имеющими коносаментов,

которые они могли бы предъявить. Возможно, проект статьи 49 – не самое лучшее из возможных решение, но над ним много работали и в общем он получил благоприятные отзывы представителей данной отрасли. Оратор согласен с замечаниями Нидерландов. Данный проект статьи поможет решить многие проблемы, стоящие перед всеми занимающимися практическими вопросами сторонами, и было бы ошибкой не воспользоваться возможностью улучшить ситуацию. Делегация Дании настоятельно рекомендует принять проект статьи 49 в том виде, в каком он был представлен.

57. **Г-н Ким Ин Хён** (Республика Корея) и **г-н Сандовал** (Чили) согласны с тем, что проект статьи 49 следует сохранить в том виде, в каком он был представлен.

58. **Г-н Делебек** (Франция) говорит, что сценарий, описанный в подпункте d), известен довольно многим, и поэтому требуется найти соответствующее решение. По некотором размышлении предлагаемое решение (состоящее в том, что, если держатель оборотного транспортного документа или оборотной транспортной электронной записи не требует сдачи груза, перевозчик должен запросить инструкции у контролирующей стороны, грузоотправителя по договору или документарного грузоотправителя) представляется приемлемым.

59. Однако в отношении подпунктов e)–h) для делегации Франции принципиальная проблема возникает в связи той идеей, что, если держатель не требует сдачи груза, его ответственность перекладывается на грузоотправителя по договору. Такой грузоотправитель – не гарант грузополучателя. Кроме того, грузополучатель и грузоотправитель по договору – две совершенно разные стороны и ответственность первого нельзя перекладывать на второго. Несмотря на то что делегация Франции поддерживает некоторые из идей, отраженных в вышеупомянутых подпунктах, в целом же их авторы заходят слишком далеко, поскольку эти подпункты в корне меняют принятую практику и ставят под вопрос самое главное, благодаря чему продолжают заключаться договоры перевозки и поддерживаются отношения между торговлей и транспортом. По крайней мере поэтому подпункты e)–h) следует исключить.

60. **Г-н Ху Чженлян** (Китай) вновь излагает позицию делегации Китая, состоящую в том, что положения проекта статьи 49 могут решить некоторые проблемы,

но создать другие. В частности, положение, содержащееся в подпункте d), может вынудить перевозчика тратить много времени и нести большие издержки. Если исключить, как предпочла бы делегация Китая, подпункты d)–h), то тогда все грузы, сдачи которых не потребуют, просто будут считаться грузами, оставшимися несданными, и тогда в действие вступит проект статьи 50. Учитывая вышесказанное, делегация Китая могла бы рассмотреть вопрос о сохранении данных положений после внесения в них возможных коррективов; однако в столь поздний час делать этого, вероятно, уже не стоит.

61. **Г-жа Червенка** (Германия) говорит, что делегация Германии согласна с тем, что проблемы может породить и подпункт d). Но озабоченность делегации Германии связана с заявлением о том, что если, предприняв разумные усилия, перевозчик не сможет найти контролируемую сторону, он должен будет уведомить об этом грузоотправителя по договору, который не является держателем соответствующего документа. Поэтому делегация Германии выступает за исключение подпунктов d)–h).

62. **Г-жа Хальде** (Канада) говорит, что делегация Канады поддерживает предложение об исключении подпунктов d)–h). С учетом этого оратор приветствует идею проведения неофициальных консультаций с целью попытаться улучшить редакцию проекта рассматриваемой статьи.

63. **Г-н Шарма** (Индия) говорит, что, хотя подпункты, о которых идет речь, в чем-то трудны для восприятия, направленность их состоит в том, чтобы попытаться решить проблему, имеющую весьма большое практическое значение, а именно что делать, когда держатель соответствующих документа или записи не требует сдачи груза. Если такой груз просто считать грузом, оставшимся несданным, то тогда можно будет ссылаться на статью 50. По мнению оратора, есть смысл требовать от перевозчика предпринять определенные шаги до того, как это произойдет. Вот почему делегация Индии поддерживает предложение сохранить подпункты d)–h).

64. **Председатель** говорит, что, как представляется, мнения членов Комиссии, разделились поровну между делегациями, выступающими за полное или частичное исключение рассматриваемого проекта статьи, и делегациями, выступающими за его сохранение. Учитывая то обстоятельство, что некоторые делегации, выступающие за сохранение проекта этой статьи,

признавали, что сформулирован он не лучшим образом, оратор предлагает сделать усилие и улучшить текст в ходе неофициальных консультаций. Однако если положительный результат не будет достигнут, имеющийся вариант проекта данной статьи нужно будет, следуя обычной в таких случаях практике, сохранить.

65. **Г-жа Червенка** (Германия) говорит, что слова Председателя о необходимости сохранения имеющегося варианта проекта статьи в отсутствие положительного результата не вполне отвечают подходу, который он неоднократно занимал до сих пор. По мнению, оратора, нужно всегда предпринимать любые усилия, чтобы находить разумные компромиссы, приемлемые для всех делегаций, а говорить, что если не будет достигнут положительный результат, то текст будет сохранен в его существующей редакции, – это не компромисс. Если неофициальные консультации не увенчаются успехом, Комиссия должна иметь возможность рассмотреть этот еще раз и принять четкое решение, сохранять его или нет в существующей редакции.

66. **Председатель** говорит, что находящийся на рассмотрении Комиссии проект конвенции – результат шестилетних дискуссий в Рабочей группе. А как оратор уже объявлял в начале сессии, изменения в текст будут вноситься лишь в том случае, если на то будет ясная воля большинства членов Комиссии. Ведь только днем раньше мнения членов Комиссии явно разошлись с мнением Рабочей группы в отношении проекта статьи 36, и этот проект был исключен. Это правило оратор не применил лишь однажды (в отношении проекта статьи 12), когда, несмотря на то что некоторое большинство членов выступали за сохранение текста, оратор содействовал созыву неофициальных консультаций.

67. Что касается проекта статьи 49, то здесь число делегаций, выступающих за его сохранение в неизменном виде, по-прежнему превышает число делегаций, ратующих за его полное или частичное исключение. Но поскольку некоторые из делегаций, выступающих за его сохранение, выразили готовность попытаться внести коррективы в формулировки, оратор воспринимает это как желание Комиссии провести по проекту статьи 49 неофициальные консультации.

68. *Предложение принимается.*

69. **Г-н ас-Саид** (Египет) говорит, что делегация Египта согласна с предложением Председателя и,

представляя государства, входящие в Совет министров транспорта арабских государств, желала бы принять участие в работе по улучшению редакции проекта статьи 49.

Заседание закрывается в 18 ч. 05 м.