



# Генеральная Ассамблея

Distr.: General  
10 June 2008  
Russian  
Original: Arabic

---

**Комиссия Организации Объединенных Наций  
по праву международной торговли**  
Сорок первая сессия  
Нью-Йорк, 16 июня – 3 июля 2008 года

## **Проект конвенции о договорах полностью или частично морской международной перевозке грузов**

### **Подборка замечаний правительств и межправительственных организаций\***

Добавление

#### Содержание

	<i>Стр.</i>
II. Замечания правительств и межправительственных организаций .....	2
A. Государства .....	2
17. Египет .....	2

---

\* Задержка с представлением настоящей записки обусловлена ее несвоевременным получением.



## **II. Замечания правительств и межправительственных организаций**

### **A. Государства**

#### **17. Египет**

[Подлинный текст на арабском языке]  
[10 июня 2008 года]

##### **a) В целом позитивные аспекты проекта**

1. Проект конвенции предназначен для применения не только для перевозок несколькими видами транспорта, включающих морской сегмент, но и для перевозок одним видом транспорта, включающих частичную морскую перевозку. Проект конвенции призван также актуализировать морское транспортное право посредством учета необходимости электронной торговли и развития информатики при одновременном обеспечении технического прогресса в области морских перевозок.

2. В основе проекта конвенции лежит общее стремление модернизировать смешанные перевозки и обеспечить безопасность морских операций. Он призван охватить все аспекты договоров морской перевозки как с точки зрения содержания, так и с точки зрения исполнения или, точнее говоря, неисполнения путем регулирования вопросов ответственности за потерю и повреждение груза или задержку в его сдаче.

3. С этой целью проект конвенции призван подчеркнуть обязанности сторон и растущую заинтересованность в исполнении договоров морской перевозки грузов. Он также призван обеспечить баланс интересов грузоотправителей и перевозчиков, в связи с чем основное внимание в нем уделяется обязательствам перевозчиков без ущерба для интересов грузоотправителей.

4. В проекте конвенции подчеркивается обязанность перевозчика обеспечивать и поддерживать мореходное состояние судна в течение всего рейса. Эта обязанность предусматривает, что перевозчик *ipso facto* несет ответственность за потерю и повреждение груза или задержку в его сдаче с возможным освобождением от ответственности в том случае, если перевозчик докажет отсутствие своей вины или наличие обстоятельств, освобождающих от ответственности согласно статье 18 проекта, за исключением навигационной ошибки или пожара. Таким образом, проект конвенции соответствует специфике морского права и необходимости обеспечения интересов грузоотправителей.

##### **b) Частично дублирующие друг друга определения**

5. Подпункт 6 (a) статьи 1 проекта конвенции гласит, что: "исполняющая сторона" означает лицо, помимо перевозчика, которое исполняет или обязуется исполнить любое из обязательств перевозчика в соответствии с договором перевозки в отношении получения, погрузки, обработки, укладки, перевозки груза, ухода за ним, выгрузки или сдачи груза в той мере, в какой такое лицо действует, прямо или косвенно, по просьбе перевозчика или под надзором или контролем перевозчика".

6. Пункт 7 статьи 1 проекта конвенции гласит, что "морская исполняющая сторона" означает исполняющую сторону в той мере, в какой она выполняет или обязуется выполнить любые обязательства перевозчика в период между прибытием груза в порт погрузки на судно и его убытием из порта разгрузки судна. Сухопутный перевозчик является морской исполняющей стороной только в том случае, если он исполняет или обязуется исполнить свои услуги исключительно в районе порта".

7. Понятие исполняющей стороны, изложенное в подпункте 6 (а), и понятие морской исполняющей стороны в пункте 7 этой же статьи частично дублируют друг друга, поскольку порт выполняет обе функции в рамках своих границ в силу законов и правил, регулирующих его деятельность, а не в силу исполнения действий от имени перевозчика.

**с) Предложения в отношении вопросов, не затронутых в проекте**

8. В проекте не затрагивается вопрос о полномочиях компетентных судов. Если делегациям не удастся достичь согласия в отношении этих полномочий или арбитража, то, возможно, будет целесообразно сослаться на нормы, касающиеся этих полномочий или арбитража, как они изложены в Конвенции Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов (Гамбургские правила).

9. Пределы ответственности перевозчика в случае потери или повреждения груза определяются исходя из стоимости груза, при этом максимальный предел ответственности зависит от веса груза или количества грузовых мест, в зависимости от того, что больше, за исключением груза с объявленной стоимостью. В этой связи представляется более уместным установить более высокий предел по примеру Гамбургских правил 1978 года.

**д) Расхождения, требующие исправления**

10. Пункт 7 статьи 1, и подпункт 15 (b):

Пункт 7 статьи 1 гласит, что "морская исполняющая сторона" означает исполняющую сторону в той мере, в какой она выполняет или обязуется выполнить любые обязательства перевозчика в период между прибытием груза в порт погрузки на судно и его убытием из порта разгрузки судна. Сухопутный перевозчик является морской исполняющей стороной только в том случае, если он исполняет или обязуется исполнить свои услуги исключительно в районе порта.

Мнение: в соответствии с определением в пункте 7 морская исполняющая сторона не вправе выдавать транспортный документ от имени перевозчика, поскольку такой транспортный документ может быть выдан только перевозчиком в отличие от того, что предусматривается в подпункте 15 (b). В этой связи необходимо внести соответствующее исправление.

**е) Предлагаемое исключение некоторых статей или пунктов**

11. Подпункт 6 (а) статьи 1 проекта гласит, что: "исполняющая сторона" означает любое лицо, помимо перевозчика, которая исполняет или обязуется исполнить любое из обязательств перевозчика в соответствии с договором перевозки в отношении получения, погрузки, обработки, укладки, перевозки

груза, ухода за ним, выгрузки или сдачи грузов в той мере, в какой такое лицо действует, прямо или косвенно, по просьбе перевозчика или под надзором или контролем перевозчика".

12. Подпункт 6 (b) статьи 1 проекта гласит, что:

"исполняющая сторона" не включает любое лицо, которое нанято, прямо или косвенно, грузоотправителем, документарным грузоотправителем, фактическим грузоотправителем, контролирующей стороной или грузополучателем вместо перевозчика.

Мнение: подпункт 6 (b) следует исключить и сохранить только подпункт 6 (a).

13. Наличие статьи 36 неоправданно, поскольку она усложняет вопросы.

14. Подпункт (b) статьи 47: Нельзя допустить, чтобы перевозчик ссылался на незнание адреса грузоотправителя. Если адреса всех упомянутых в данном пункте лиц не известны, то кто же их может знать? Однако еще более важно то, что в данном пункте не указано, что должно произойти с грузом, особенно если им нельзя распорядиться в силу его природы, особенностей или опасного характера. Представляется, что статью 47 следует исключить, поскольку она противоречит египетскому законодательству, которое предусматривает, что вопрос о невыдаче транспортного документа или транспортной электронной записи не подлежит согласованию.

15. Статья 54: Подпункт (b) следует исключить.

**f) Статьи или пункты, требующие пояснения**

16. Пункт 2 статьи 1 проекта конвенции, касающийся договора об организации перевозок, гласит, что: "договор об организации перевозок" означает договор перевозки, который предусматривает перевозку указанного количества груза серией партий в течение согласованного срока. Такое указание количества груза может включать минимальное количество, максимальное количество или определенный диапазон".

17. В связи с термином "договор об организации перевозок", определение которого приводится в данном пункте, у арабской рабочей группы возникает следующий вопрос: как в таком случае называется договор, не являющийся договором об организации перевозок? Иначе говоря, если договор не является договором об организации перевозок, то как его можно назвать?

18. Статья 6, касающаяся конкретных исключений: непонятно, почему зафрахтованные суда, в частности суда, зафрахтованные у самого перевозчика, исключены из сферы применения настоящей конвенции? Исключение чартеров из сферы регулирования представляет собой исключительную опасность.

19. Подпункт 2 (b) статьи 12: Формулировка положения, согласно которому ответственность перевозчика заканчивается в момент сдачи груза какому-либо органу или другой третьей стороне, не приемлема для порта, поскольку во многих случаях перевозчик продолжает нести обязательства, например, в отношении перевозки опасных грузов, которые прибывают по неверным адресам, грузов, которые выгружены, но еще остаются в ведении перевозчика из-за путаницы с маркировкой порядковыми номерами в связи с отсутствием

документов, которые можно использовать применительно к сортировке, выгруженному грузу, находящемуся в перевалке, или принадлежащим перевозчику контейнерам, которые были возвращены в порт пустыми.

20. В статье 12 содержится ряд пробелов, касающихся периода ответственности, что затрудняет ее применение без обращения к положениям других конвенций. За основу положений следовало бы взять период ответственности, указанный в Гамбургских правилах.

21. Статья 13 проекта конвенции, касающаяся перевозки за рамками договора перевозки, является неясной и нуждается в дальнейшем уточнении и более четком формулировании. Как, например, перевозчик может выдавать транспортный документ, который не охвачен договором перевозки, и в отношении которого он не берет на себя обязательства по перевозке груза, и применять к нему такой же период ответственности, что и период, предусмотренный договором перевозки?

22. Пункт 1 статьи 14: Согласно данному пункту перевозчик принимает на себя функции порта. Такой текст нереален и неприемлем, поскольку значительная часть грузов, перевозимых на судне, складывается и сразу же не сдается. В соответствии с пунктом 2 этой же статьи функции порта упраздняются, поскольку грузоотправитель и перевозчик принимают на себя эти функции уже в силу договоренности об этом. Это, возможно, понятно в случае, когда перевозчик является владельцем порта и осуществляет управление им, однако на практике это встречается сравнительно редко. Кроме того, в пункт 1 статьи 14 после слова "укладка" можно было бы добавить выражение "маркировку, позволяющую отличить данный груз от других грузов", с тем чтобы он гласил следующее:

1. Первозчик в течение периода своей ответственности, как это определено в статье 12 и с учетом статьи 27, обеспечивает надлежащее и тщательное получение, погрузку, обработку, укладку, маркировку, позволяющую отличить данный груз от других грузов, перевозку, хранение груза, уход за ним, а также его выгрузку и сдачу.

23. Статья 14: Пункт 2 текста следует изменить следующим образом: перевозчик или грузоотправитель могут договориться о том, что ... должны выполняться грузоотправителем, документарным грузоотправителем или грузополучателем после получения их согласия на это.

24. Статья 15: Это условие применимо только в начале рейса. Проект конвенции не уточняет, что такое надлежащая осмотрительность, которую следует проявлять, хотя статья 15 является самым подходящим для этого местом.

25. Статья 18, касающаяся оснований ответственности: подпункт 3 (m), касающийся потери или повреждения груза (разумные меры по спасанию или попытки спасания имущества на море) носит слишком общий характер. А что если, например, потерянный или поврежденный груз будет в два раза дороже, чем груз, в отношении которого предпринимаются попытки спасания на море?

26. Статья 18 расходится также с принципом передачи прав, поскольку такая передача по закону требует соблюдения конкретных условий, которые не предусмотрены в данной статье, что создает определенное противоречие при толковании в силу того, что юридический термин передачи прав не применим к

тому смыслу, который заложен в конвенции. В этой связи этот термин следует заменить другим термином во избежание путаницы и двусмысленности. Передача прав и индоссамент имеют отличия по закону.

27. Кроме того, предусмотренные в гражданском праве правила передачи отличаются от правил индоссамента, предусмотренных главным образом в торговом праве равно как и их последствия. В данной статье понятие передачи прав смешивается с понятием индоссамента.

28. Необходимо изучить и уточнить имеющиеся потребности в соответствии с договором перевозки.

29. Статья 73 создает впечатление, что для обеспечения права владельцев груза и других прав необходимо стать стороной конвенции, поскольку из текста статьи со всей очевидностью следует, что суды государств, в которых принимаются меры предварительного или обеспечительного характера, утрачивают свою юрисдикцию.

30. Статья 79 открывает широкие возможности для арбитража.

**g) Статьи и пункты, требующие изменения**

31. Определения: Пункт 5 статьи 1, как он изложен в проекте конвенции, гласит:

"Перевозчик" означает лицо, которое заключает договор перевозки с грузоотправителем.

Мнение: лицо, которое обязуется перевезти груз из одного места в другое за вознаграждение и которое является одной из сторон договора.

32. Пункт 8 статьи 1, как он сформулирован в проекте конвенции, гласит:

"Грузоотправитель" означает лицо, которое заключает договор перевозки с перевозчиком.

Мнение: лицо, которое обязуется сдать груз перевозчику для перевозки из одного места в другое и его сдачи грузополучателю и которое заключает договор перевозки.

33. Пункт 9 статьи 1, как он сформулирован в проекте конвенции, гласит:

"Документарный грузоотправитель" означает иное, чем грузоотправитель, лицо, которое соглашается быть поименованным "грузоотправителем" в транспортном документе или транспортной электронной записи.

Мнение: нет никакой практической целесообразности упоминать документарного грузоотправителя без указания его роли и обязательств.

34. В статью 1 в перечень определений следует включить следующее определение термина "опасный груз":

"Опасный груз": груз, классифицируемый как опасный в соответствии с Международным морским сводом правил о транспортировке опасных грузов (ММСПТОГ) или признанными классификациями, принятыми государствами – участниками Конвенции в рамках установленных международных правил.

35. В перечень определений в статье 1 следует включить определение "получение".

Мнение: получение груза перевозчиком или его представителем и его обязательство сдать его в соответствии с условиями договора перевозки.

36. Поскольку в Конвенции говорится о полностью или частично [морской] международной перевозке [грузов] необходимо добавить определение частичной перевозки и разъяснить взаимосвязь с другими видами перевозок.

37. Пункт 17 статьи 1 проекта конвенции гласит, что: "необоротный транспортный документ" означает транспортный документ, иной, чем оборотный транспортный документ.

38. Иордания предлагает изменить этот пункт следующим образом: необоротный транспортный документ является транспортным документом, в котором указано наименование единственного грузополучателя, кроме которого никакое другое лицо не может получить груз.

39. Египет предлагает изменить этот пункт следующим образом: "транспортный документ" означает документ, в котором указано наименование единственного грузополучателя.

40. Пункт 25 статьи 1 проекта конвенции гласит, что: "судно" означает любое судно, используемое для морской перевозки грузов".

Мнение: согласно этому определению термин "судно" носит слишком общий характер. Было бы правильнее включить термин "мореходное" и сформулировать определение следующим образом: "судно" означает любое пригодное мореходное судно, используемое для перевозки грузов. В пользу этого определения свидетельствует подпункт (а) статьи 15, который гласит:

Статья 15. Конкретные обязательства, применимые в отношении морского рейса

Перевозчик обязан до, в начале и в ходе морского рейса проявлять надлежащую осмотрительность в целях:

а) обеспечения и поддержания мореходного состояния судна.

41. Статья 2 (Толкование настоящей Конвенции) проекта конвенции гласит, что:

При толковании настоящей конвенции надлежит учитывать ее международный характер и необходимость содействовать достижению единообразия в ее применении и проявлению добросовестности в международной торговле.

Мнение: более правильным с лингвистической точки зрения был бы следующий вариант с использованием признанного термина:

При толковании настоящей Конвенции надлежит учитывать ее международный характер и необходимость содействовать достижению единообразия в ее применении и соблюдению принципа добросовестности в международной торговле.

42. Статья 3 проекта Конвенции, касающаяся требования в отношении формы, гласит, что:

Уведомления, подтверждение, согласие, договоренность, заявление и другие сообщения, указанные в пункте 3 статьи 20, пунктах 1-3 статьи 24, подпунктах 1 (b), (c) и (d) статьи 38, подпункте 4 (b) статьи 42, статье 46, пункте 3 статьи 51, пункте 1 статьи 54, пункте 1 статьи 62, статье 66, статье 69, а также в пунктах 1-5 статьи 83, должны составляться в письменной форме. Электронные сообщения могут использоваться для этих целей при условии, что такие средства используются с согласия лица, которое его направляет, и лица, которому оно направляется.

Мнение: следует добавить выражение "либо что они уже использовались ими ранее", с тем чтобы эта статья была изложена следующим образом.

43. Уведомления, подтверждение, согласие, договоренность, заявление и другие сообщения, указанные в пункте 3 статьи 20, пунктах 1-3 статьи 24, подпунктах 1 (b), (c) и (d) статьи 38, подпункте 4 (b) статьи 42, статье 46, пункте 3 статьи 51, пункте 1 статьи 54, пункте 1 статьи 62, статье 66, статье 69, а также в пунктах 1-5 статьи 83, должны составляться в письменной форме. Электронные сообщения могут использоваться для этих целей при условии, что такие средства используются с согласия лица, которое его направляет, и лица, которому оно направляется, либо что они уже использовались ими ранее.

44. Формулировку статьи 4, касающуюся применимости возражений и пределов ответственности, следует изменить, поскольку она является неясной. В статью 38, касающуюся договорных условий, следует добавить следующий подпункт 1 (e):

Надлежащее описание опасного груза.

45. В пункт 1 статьи 14 Конвенции после слова "укладку" следует добавить выражение "маркировку, позволяющую отличить данный груз от других грузов" и изложить данный пункт в следующей редакции:

1. Перевозчик в течение периода своей ответственности, как это определено в статье 12 и с учетом статьи 27, обеспечивает надлежащее и тщательное получение, погрузку, обработку, укладку, маркировку, позволяющую отличить данный груз от других грузов, перевозку, хранение груза, уход за ним, а также его выгрузку и сдачу.

46. В конце статьи 16, касающейся груза, который может стать опасным, следует добавить формулировку следующего содержания: "при условии заявления причин, побудивших перевозчика принять подобные меры, и если соответствующими органами не были приняты меры, менее вредные для груза".

47. Пункт 15 статьи 1, как он сформулирован в проекте конвенции, гласит, что:

15. "Транспортный документ" означает документ, который выдан в соответствии с договором перевозки перевозчиком или исполняющей стороной и который удовлетворяет одному или обоим из следующих условий:

а) свидетельствует о получении перевозчиком или исполняющей стороной груза в соответствии с договором перевозки; или

b) свидетельствует о наличии договора перевозки или содержит такой договор.

Следует добавить третий подпункт (с) следующего содержания:

с) содержит обязательство о сдаче груза грузополучателю или держателю.

48. Статья 18, касающаяся оснований ответственности: пункты 4 и 5 предпочтительно объединить. Разделять их нет никакой необходимости, так как они касаются одного и того же исключения.

49. Согласно подпункту 1 (а) статьи 20 на морскую исполняющую сторону налагается дополнительное обязательство перевозки в другое государство, что противоречит определению морской исполняющей стороны в пункте 7 статьи 1, которое ограничивает ее деятельность пределами порта. Данное положение следует исправить.

50. Пункт 1 статьи 21, касающейся солидарной ответственности, гласит, что: "Если ответственность ... несут перевозчик ... их ответственность является солидарной ...". В арабском тексте было бы лингвистически более правильным использовать признанный юридический термин солидарной ответственности. В этой связи после арабских слов "джамайах" и "фардийах" следует добавить слово "тадхамуньях"<sup>1</sup>.

51. Статья 23, касающаяся исчисления возмещения: цена на момент сдачи груза и на момент его покупки является разной, особенно если сдача затягивается. Было бы желательно использовать квалифицирующее выражение "в зависимости от того, что предпочтительнее" в отношении возмещения ущерба владельцу груза, поскольку цена на момент покупки может быть значительно выше цены на момент сдачи груза, в результате чего владелец груза оказывается в убытке из-за просроченной сдачи груза или изменения маршрута следования судна по коммерческим причинам, которые не являются достаточно вескими.

52. Статьи 29 и 30: Следует исключить слова "разумный" и "разумно", поскольку они ослабляют текст.

53. Статья 37: Без транспортного документа перевозка груза допускаться не должна. Эту статью было бы лучше изменить следующим образом:

При сдаче груза к перевозке перевозчику или исполняющей стороне грузоотправитель имеет право на получение от перевозчика по выбору грузоотправителя:

a) необоротного транспортного документа или, с учетом подпункта (а) статьи 8, необоротной транспортной электронной записи; или

b) оборотного транспортного документа или, с учетом подпункта (а) статьи 8, оборотной транспортной электронной записи.

54. Статья 38: Помимо указанной информации в этой статье следует также указать информацию, касающуюся номера документа и количества оригиналов, а также заявления о том, что документ был выдан в соответствии с положениями

---

<sup>1</sup> *Примечание переводчика:* предложенное изменение к русскому тексту не относится.

конвенции посредством включения в договорные условия следующей дополнительной информации:

- наименование и адрес грузоотправителя;
- порт погрузки и порт разгрузки;
- стоимость груза;
- стоимость фрахта и место, где она подлежит оплате;
- место сдачи груза;
- надлежащее описание опасного груза;
- наименование компании, страхующей груз, и номер и дата договора страхования;
- содержание соглашений сторон договора в целях обеспечения соблюдения положений Конвенции;
- количество оригиналов документа.

55. Статья 39: Текст желательно изменить следующим образом:

Пункт 1: Следует сохранить, как он есть.

Пункт 2: "Если наименование перевозчика не идентифицируется в договорных условиях, как это требуется согласно подпункту 2 (b) статьи 38, и если груз был погружен на борт поименованного судна, то с учетом этого перевозчиком считается владелец этого судна, и любое лицо, утверждающее иное, должно это доказать".

Пункт 3: Текст следует пересмотреть. Перевозчиком является лицо, подписавшее договор, а бремя доказывания возлагается на любое лицо, утверждающее иное.

56. Статья 42, касающаяся оговорок в отношении информации о грузе: что касается пункта 1, то перевозчик в целом не должен делать оговорки в отношении информации, касающейся только груза, если ему известно о том, что такая информация является недостоверной. Наоборот, ему следует сначала обратиться к перевозчику с просьбой исправить эту информацию таким образом, чтобы она соответствовала грузу. Желательно было бы разработать общее правило по оговоркам в отношении груза.

57. Статья 43, касающаяся доказательственной силы договорных условий: что касается подпункта с (ii), то также нельзя допустить, чтобы перевозчик перевозил контейнеры и исключал идентификационные номера контейнерных пломб, поскольку это подрывает основополагающие принципы самого процесса и в результате создает возможности для подмены груза и его контрабанды и для перевозки запрещенных или опасных предметов. Это подтверждается практическим опытом. В настоящее время в судах Иордании рассматривается ряд дел, непосредственно связанных с упомянутыми случаями.

58. Статья 55: В интересах обеспечения стабильности сделок пункт 3 следует изменить таким образом, чтобы лицо, дающее инструкции перевозчику, не несло ответственности за любое возмещение, которое перевозчик может оказаться обязанным выплатить за ущерб другому грузу, стоимость которого может быть

определена решением суда по прошествии нескольких лет. Однако до исполнения инструкций перевозчик должен оценить дополнительные расходы, включая возмещение. В этой связи предлагается изложить текст следующим образом:

Контролирующая сторона в случае соответствующей просьбы перевозчика предоставляет обеспечение в отношении суммы всех дополнительных расходов или финансовых обязательств перевозчика, возникновение которых можно разумно ожидать в связи с исполнением инструкций.

59. Статья 57: Данная статья допускает изменения в договоре перевозки, в частности, изменения в грузовых документах на основании подпунктов 1 (b) и (c) статьи 53. Это создает возможности для контрабанды и перевозки ложно обозначенных запрещенных и опасных грузов и соответственно ведет к прекращению ответственности. Хотя это и может допускаться в случае ошибки, это предполагает также ответственность за возврат груза, если в результате таких изменений возникают препятствия для сдачи груза.

60. В отношении пункта 2 данной статьи:

а) внесение контролирующей стороной по договору о перевозке изменений, иных, чем указанные в статье 53, может сделать сдачу груза невозможной, и в этом случае следует предусмотреть положение о применении условий статьи 50;

б) в пятой строке следует исключить выражение "в необоротном транспортном документе или включаются в", поскольку это повторение.

61. Пункт 4 статьи 62: В интересах справедливости (и в соответствии с гражданско-процессуальными нормами) выражение "на дату судебного или арбитражного решения" следует изменить на выражение "на дату начала судебного разбирательства или передачи дела в арбитраж", поскольку стоимость валюты, например, может быть разной между моментом начала судебного разбирательства и датой вынесения решения.

62. Что касается предусмотренных в пункте 4 пределов ответственности, то стоимость валюты в единицах "специального права заимствования" указывается независимо от потерь, которые понесет держатель права. Такой же принцип применим к статье 63, поскольку во многих случаях стоимость фрахта может быть несопоставимой со стоимостью груза.

63. Статья 63: Следует пересмотреть и сформулировать более четко.

64. Статьи 65 и 66: Эти две статьи противоречат внутреннему законодательству Иордании, которое предусматривает срок в один год.

65. Статья 66, касающаяся продления срока для предъявления иска, предоставляет лицу, которому предъявлен иск, право продлить этот срок, когда оно пожелает, и сделать заявление, также по своему желанию, в любое время без ограничения срока, в результате чего истец не сможет предпринять необходимые действия.

66. Пункт 2 статьи 70: Лицо, не подписавшее договор, не может быть связано положениями этого договора (права и обязанности). Отсюда следует, что никакое

лицо не может быть связано достигнутой договоренностью между сторонами, даже если это относится к юрисдикции суда.

67. Глава 13, касающаяся срока для предъявления иска: В арабском тексте слово "аль-фатрах" следует заменить словом "аль-муддах"<sup>2</sup>.

68. Статья 76, касающаяся признания и приведения в исполнение: Судья выносит судебное решение, а не просто решение.

69. Статья 83, касающаяся специальных правил в отношении договоров об организации перевозок: место этой статьи в конвенции следует изменить, поскольку она содержит материально-правовые положения, и было бы неправильно приводить их после общих положений, которым они должны предшествовать. В этой связи мы считаем, что положения, касающиеся договоров об организации перевозок, должны быть перенесены в другое место и отнесены к числу материально-правовых положений, изложенных до главы 14, касающейся юрисдикции.

70. Статья 84, касающаяся специальных правил в отношении живых животных и некоторых других грузов: в этой статье не приводятся причины исключения обязательств перевозчика или невыдачи транспортных документов с указанием количества, типа, веса, места назначения груза и т.д. Необходимо подчеркнуть, однако, что подобных исключений быть не должно и что следует четко указать на соблюдение других условий, например, условия о представлении сертификата об отсутствии болезней у животных из страны происхождения.

71. В этой связи предлагается включить такое положение после статей о договорах об организации перевозок.

72. Мы предлагаем включить дополнительное положение, касающееся обнаружения груза, в отношении которого было выплачено возмещение, и метода распоряжения им.

---

<sup>2</sup> *Примечание переводчика:* Предложенное изменение к русскому тексту не относится.