



Генеральная Ассамблея

Distr.: General
1 August 2008

Russian
Original: English

Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли Сорок первая сессия

Краткий отчет о 871-м заседании,
состоявшемся в Центральных учреждениях, Нью-Йорк, в четверг, 19 июня 2008 года, в 10 ч. 00 м.

Председатель: г-н Ильескас (Испания)

Содержание

Окончательная доработка и принятие проекта конвенции о договорах
полностью или частично морской 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 отчетов. Поправки должны направляться *в течение одной недели с момента выпуска этого документа* на имя начальника Секции редактирования официальных отчетов, комната DC2-750 (Chief, Official Records Editing Section, room DC2-750, 2 United Nations Plaza).

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 10 ч. 10 м.

Окончательная доработка и принятие проекта конвенции о договорах полностью или частично морской перевозки грузов (продолжение)

(A/CN.9/642, A/CN.9/645 и A/CN.9/658 и Add.1–13)

Проект статьи 37 (Выдача транспортного документа или транспортной электронной записи)

1. *Текст статьи 37 в основном принимается и передается в редакционную группу.*

Проект статьи 38 (Договорные условия)

2. **Г-н Ибраима Халил Диалло** (Сенегал), говоря о варианте статьи 38, предложенном в письменных замечаниях группы африканских государств (A/CN.9/658/Add.1, пункт 15), призывает включить в перечень договорных условий, речь о которых идет в проекте статьи 38, дополнительную информацию, в частности наименование грузополучателя и морского судна, названия портов погрузки и разгрузки, а также приблизительную дату сдачи груза. С точки зрения исполнения договора такая информация является существенной.

3. **Г-н ас-Саид** (Египет) поддерживает предложение представителя Сенегала и подчеркивает необходимость указывать такую информацию, как место и дату выдачи транспортного документа, наименование и адрес перевозчика, стоимость и место сдачи груза, достаточно полное описание потенциально опасного груза, а также число оригинальных экземпляров соответствующего документа.

4. **Г-н Имору** (Бенин) говорит, что его делегация решительно поддерживает предложение, внесенное представителем Сенегала. Поскольку Бенин – это страна, в основном отправляющая грузы, там считают такую дополнительную информацию имеющей важное значение. Не зная таких подробностей, как наименование судна, место погрузки груза и приблизительную дату прибытия, грузоотправитель не может принять надлежащие меры, а значит, ему необходимо предоставить всю соответствующую информацию.

5. **Г-жа Вакарима Каригитху** (Кения) поддерживает предложения представителей Сенегала, Бенина и Египта.

6. **Г-жа Маланда** (наблюдатель от Конго) говорит, что делегация ее страны также высказывается за добавление условий, о которых

говорил представитель Сенегала. Оратор не видит причин, по которым не должны были бы указываться такие важные сведения, включавшиеся в проекты до десятой сессии Рабочей группы.

7. **Г-н Ндзибе** (Габон), **г-н Лавамбано** (наблюдатель от Анголы) и **г-н Уссейми** (наблюдатель от Нигера) также поддерживают предложение, внесенное представителем Сенегала и содержащееся в совместных письменных замечаниях группы африканских государств (A/CN.9/658/Add.1, пункт 15).

8. **Г-н ван дер Зил** (наблюдатель от Нидерландов) поясняет, что в проект статьи 38 вошли лишь обязательные условия транспортного документа и что эта статья разрешает сторонам в сделке договариваться относительно того, какие еще сведения должны включаться в этот документ. Часто бывает, что такие данные, как наименование судна, наименование и адрес грузополучателя, названия портов погрузки и разгрузки, а также приблизительная дата сдачи груза в момент выдачи транспортного документа, просто не известны. Так, например, при заключении договора смешанной перевозки наименование судна, на которое будет погружен груз и на котором будет осуществляться перевозка из первоначального внутреннего пункта, – а она может длиться несколько дней, – заранее может быть неизвестно, и даже то, какие будут использоваться порты, может быть оставлено на усмотрение перевозчика. Точно так же не считается обязательным указывать в транспортном документе наименование грузополучателя, поскольку на момент выдачи транспортного документа иногда неизвестно имя покупателя груза. Что же касается даты сдачи груза, то хотя в морских перевозках отправка грузополучателю примерных сведений и уведомлений о доставке груза является обычной практикой, требование о включении такой информации в транспортный документ было бы чрезмерным. Более того, грузоотправитель всегда торопится получить транспортный документ, который он мог бы представить в банк для получения покупной цены, и поэтому оперативная выдача транспортного документа отвечает интересам грузоотправителя.

9. **Г-жа Червенка** (Германия) благодарит представителя Нидерландов за данные им пояснения, а кроме того, просит также дополнительно разъяснить смысл фразы о том, что в статье 38 перечислены обязательные договорные условия. Оратор интересуется, сделает ли внесение

в транспортный документ неточной информации или отсутствие в нем каких-либо из сведений такой документ недействительным.

10. **Председатель** говорит, что ответы на вопросы, волнующие представителя Германии, возможно, содержатся в проекте статьи 41.

11. **Г-н Нгуа Касонго** (наблюдатель от Демократической Республики Конго) поддерживает предложение африканских государств. Требование о предоставлении более подробных сведений, касающихся отправляемого груза, таких как наименование перевозящего его судна, а также названия портов погрузки и разгрузки, было полезным для получения информации, дополняющей ту, которая предусмотрена в проекте статьи 38, и служило бы цели ее уточнения.

12. **Г-н Миллер** (Соединенные Штаты Америки) говорит, что в основе проекта статьи 38 лежит принцип о требовании указывать информацию лишь о тех аспектах, которые представляются совершенно необходимыми. Многие из предлагаемых дополнений могут оказаться контрпродуктивными: привести к удорожанию сделок для грузоотправителя и помешать осуществлению цели проекта конвенции. Парадокс, по мнению оратора, состоит в том, что за принятие положений, противоречащих во многих отношениях интересам грузоотправителей, выступают делегации, защищавшие их интересы. Делегация же оратора по причинам, изложенным представителем Нидерландов, возражает против включения в статью 38 дополнительных требований.

13. Отвечая на вопросы, поднятые представителем Германии, выступающий заявляет, что положения, требование о наличии которых содержится в проекте статьи 38, носят действительно обязательный в правоприменительном смысле характер, хотя в пункте 1 проекта статьи 41 подтверждается юридическая действительность транспортного документа в случае отсутствия или неточности одного или более договорных условий и, следовательно, этим пунктом не предусматривается ущемление интересов грузоотправителя за ошибку, допущенную грузоперевозчиком. Однако проект конвенции и не должен регулировать все аспекты договорных отношений между перевозчиком и грузоотправителем: частично они должны регулироваться внутригосударственными законами, и во многих национальных правовых системах уже существуют положения, предназначенные для

случаев, когда перевозчик отказывается внести в документ те или иные сведения, которые грузоотправитель имеет право запросить. Согласно пункту 3 статьи 41, в самом проекте конвенции презюмируется, что если в договорных условиях не указывается иное, то считается, что в договорных условиях указано, что груз имел хороший внешний вид и состояние в момент его принятия перевозчиком или исполняющей стороной.

14. **Г-н Ким Ин Хён** (Республика Корея) говорит, что некоторые из дополнительных условий, предлагаемых африканскими государствами, как правило, не фиксируются в момент выдачи транспортного документа. Такие условия могут включаться в транспортный документ на добровольной основе, но не на основе статьи 38. Делегация Республики Корея присоединяется к мнению представителя Нидерландов и разъяснению, данному представителем Соединенных Штатов.

15. **Г-н Сандовал** (Чили) говорит, что, насколько он понимает, в статье 38 речь идет лишь об информации, указывать которую требуется в момент выдачи транспортного документа, и делегация Чили, разделяя мнения представителей Нидерландов и Соединенных Штатов, поддерживает идею сохранения данной статьи в том виде, в каком она есть. Все прочие условия должны указываться, наряду с другим, по предварительной договоренности грузоотправителя с перевозчиком.

16. **Г-н Ху Чжэнлянь** (Китай) говорит, что пояснение, данное представителем Нидерландов, представляется убедительным, поскольку проект данной конвенции – это проект конвенции "с элементом морской перевозки". В тот момент, когда выдается транспортный документ или оформляется транспортная электронная запись, о некоторых содержащихся в них условиях не знают ни перевозчик, ни грузоотправитель. Выступающий выражает свое удовлетворение по поводу того, что Председатель упомянул о статье 41, в которой подтверждается, что отсутствие в транспортном документе одного или более условий не лишает этот документ юридической действительности. Наличие такого положения дает основания полагать, что пункты, перечисленные в проекте статьи 38, не являются абсолютно обязательными. Делегация его страны согласна с точкой зрения африканских государств в той части, что грузоотправителю, получившему транспортный документ, необходимо сообщать место сдачи груза;

однако вносить эти сведения в собственно транспортный документ или транспортную электронную запись нет необходимости.

17. **Г-н ас-Саид** (Египет) говорит, что, выполняя нормотворческую миссию, члены Комиссии должны предусмотреть как можно больше элементов, способствующих большей четкости и точности. Такие сведения, как наименование судна, могут оказаться весьма полезными в случае обращения в арбитраж.

18. **Г-н Биго** (наблюдатель от Кот д'Ивуара) подчеркивает, что отсутствие или неточность какой либо информации, которая может потребоваться согласно проекту статьи 38, не повлияет на действительность транспортного документа, как это следует из проекта статьи 41. Дополнительные сведения, внесения которых в перечень добиваются африканские государства, должны лишь облегчить торговлю. Грузоотправителям необходимо знать место и по крайней мере приблизительную дату сдачи груза. И абсолютно непонятно, почему включение такой информации должно повысить издержки.

19. **Г-жа Траоре** (наблюдатель от Буркина-Фасо) говорит, что включение дополнительных сведений имеет большое значение, особенно для грузоотправителей из стран, не имеющих выхода к морю, так как этим грузоотправителям нужна информация о портах захода и датах сдачи груза, чтобы они могли доставить груз в надлежащее время и в надлежащее место.

20. **Г-жа Слеттемён** (Норвегия), выступая за сохранение текста данного проекта в том виде, в каком он есть, в целях компромисса, предлагает, чтобы дополнительные элементы включались на сугубо добровольной основе.

21. **Г-н Делебек** (Франция) говорит, что требование о внесении в транспортный документ дополнительной информации может привести к противоположному результату. В подобных документах, касающихся главным образом перевозимого груза, а не средств, используемых для его перевозки, указывать наименование судна нет необходимости. В проекте статьи 22 уже говорится о вопросе о сроках сдачи груза, которые зависят от того, о чем в прямой или подразумеваемой форме договорились стороны.

22. **Г-н Сато** (Япония) говорит, что внесение в документы таких дополнительных пунктов, как пункты, касающиеся наименования судна и

наименований портов погрузки и разгрузки, действительно способствовало бы торговле, но вносить их можно лишь тогда, когда эти данные известны. Непредоставление такой информации не должно служить препятствием к выдаче транспортного документа, хотя внесение в перечень сведений о дате сдачи груза потребует некоторых оговорок. Ввиду детализированных и сложных условий, которые потребуются внести в связи с предлагаемыми дополнениями, по-видимому, лучше оставить данный перечень без изменений. Оратор согласен с представителями Соединенных Штатов и Китая в том, что невыполнение тех или иных требований проекта данной статьи не обязательно сделает транспортный документ недействительным. Это будет зависеть от норм внутригосударственного права. В проекте самой конвенции не говорится о возможных последствиях нарушения многих ее положений.

23. **Г-н Шарма** (Индия) напоминает, что этот перечень условий был в окончательном виде выработан после долгих и продолжительных дискуссий. Хотя в предложении африканских государств есть свое рациональное зерно, он согласен с доводами, приведенными представителями Нидерландов и Соединенных Штатов. С формальной точки зрения требования проекта данной статьи обязательными по смыслу проекта статьи 41 не являются, но к нашей дискуссии это отношения не имеет. Еще одним пунктом, который может оказаться полезным и о котором здесь не упоминалось, является пункт, касающийся места и даты получения груза, особенно с учетом проекта статьи 33.

24. **Г-н Берлинджери** (Италия) говорит, что информацию о месте и дате получения груза действительно нужно включить в перечень, поскольку, согласно проекту статьи 5, при ее отсутствии невозможно будет определить, применима ли в том или ином случае проектируемая конвенция.

25. **Г-н Эгбадон** (Нигерия) говорит, что проект статьи 38 нельзя рассматривать отдельно от проекта статьи 41. Сведения, о которых идет речь, нужно указывать лишь тогда, когда они имеются, да и то не в обязательном порядке.

26. **Г-н Ибраима Халил Диалло** (Сенегал) напоминает, что в статье 15 принятых в 1978 году Гамбургских правил перечислен ряд требований к договору, отсутствовавших в проекте конвенции. Действительно важно, чтобы в договорах

указывалась вся существенная информация, в том числе и сведения о месте и дате принятия груза. И хотя предметом договора являются не суда, а грузы, было бы полезно указывать наименования судов, участвующих в перевозке этих грузов.

27. **Г-н ван дер Зил** (наблюдатель от Нидерландов) говорит, что в Гамбургских правилах действительно содержится довольно солидный перечень требований, касающихся договорных условий, но главное отличие того проекта конвенции в том, что в нем предлагалось включать наименование и адрес перевозчика. В 1978 году, то есть до того как электронные средства связи получили свое соответствующее развитие, транспортный документ был важным средством, с помощью которого можно было узнать требуемую информацию. Сегодня же всю требующуюся информацию можно получить непосредственно после идентификации перевозчика. Учитывая то обстоятельство, что у всех крупных перевозчиков есть веб-сайты, располагающие системами слежения за передвижением грузов, теперь нет такой необходимости включать подобные данные в транспортные документы. Еще одно соображение состоит в том, что, для того чтобы какую-либо информацию куда-либо включить, такая информация должна иметься в наличии, а поскольку большая ее часть только начинает поступать в ходе морской перевозки, подобное требование может лишь помешать своевременной выдаче транспортных документов. Это особенно справедливо в отношении места сдачи груза, поскольку грузоотправители не всегда знают, где груз будет окончательно выгружен. Кроме того, грузоотправитель может быть документарным и предпочитать, чтобы наименование реального грузоотправителя по договору не разглашалось. Что же касается места принятия груза, то, если бы оно не было известно, не было бы и самой перевозки, и указывать его нет необходимости: это главные положения любого договора перевозки.

28. **Г-жа Даунинг** (Австралия) согласна с тем, что указывать место принятия и сдачи груза целесообразно, и, отвечая представителю Нидерландов, подчеркивает, что, например, тогда, когда место сдачи груза неизвестно, должен применяться проект статьи 41.

29. **Г-н Мольманн** (наблюдатель от Дании) говорит, что в случаях, подобных тому, о котором говорила представитель Буркина-Фасо, согласование информации, подлежащей включению в договор,

должно оставляться на усмотрение перевозчика и грузоотправителя; предусматривать в связи с этим какое-либо обязательное положение было бы нецелесообразно с практической точки зрения. Оратор не согласен с заявлением представителя Австралии относительно возможности применения проекта статьи 41, в котором говорится просто о том, что недостатки в договорных условиях не влияют на действительность транспортного документа. Согласно внутреннему законодательству такие недостатки могут повлечь другие последствия, которые проект данной статьи смягчить не способен.

30. **Г-жа Тэлбот** (наблюдатель от Новой Зеландии) говорит, что, наверное, было бы полезно провести неофициальные консультации и рассмотреть на них предложения, внесенные представителями Норвегии и Японии.

31. **Г-жа Мбенг** (Камерун) обращает особое внимание на то, что ее страна, как и большинство других стран Африки, является завершающим звеном торговой цепочки, и поэтому считает весьма полезным включение в договорные условия наименования и адреса грузополучателя. Такая информация должна быть обязательной и фигурировать в перечне требований, предусматриваемых проектом данной статьи.

32. **Г-н Моран Бовио** (Испания) подчеркивает, как важно помнить о том, что аспекты, влияющие на исполнение договора перевозки, как это предусматривается в проекте статьи 5, не обязательно должны содержаться в транспортном документе. Делегация его страны предпочла бы сохранить неизменным имеющийся текст проекта статьи 38, поскольку включение в него новых договорных условий может породить некоторые проблемы.

33. **Г-жа Карлсон** (Соединенные Штаты Америки) поддерживает предложение представителя Новой Зеландии о проведении неофициальных консультаций, на которых должен быть выработан проект с тщательно проработанными деталями, в котором были бы решены все вызывающие беспокойство вопросы.

34. **Г-жа Червенка** (Германия) говорит, что, согласно определению, данному в пункте 14 b) статьи 1, транспортный документ свидетельствует о наличии договора перевозки или содержит такой договор. Из этого следует, что ключевые элементы должны быть отражены в транспортном документе. В связи с этим делегация Германии поддерживает

идею включения в проект статьи 38 расширенного перечня договорных условий, а также предложение представителя Новой Зеландии о проведении неофициальных консультаций.

35. **Г-н ас-Саид** (Египет) говорит, что делегация Египта также может поддержать идею проведения неофициальных консультаций по внесению поправок в проект статьи 38. Оратор настоятельно призывает группу, которой будет поручена эта задача, обеспечить включение в перечень дополнительных договорных условий пункта о наименовании судна.

36. **Г-н Майер** (Швейцария) говорит, что делегация его страны может согласиться с включением в проект статьи 38 расширенного перечня договорных условий, если будут также включены необходимые оговорки. Например, нельзя принуждать стороны договариваться о портах погрузки и разгрузки в момент выдачи транспортного документа. Поэтому после упоминания о портах в проекте статьи 38 должна следовать приблизительно такая фраза: "если они оговорены сторонами". Аналогичным образом, проект статьи 38 должен разрешать заинтересованным сторонам определять место получения и сдачи груза (если такое условие будет включено в договор) на более позднем этапе.

37. **Г-н Ибраима Халил Диалло** (Сенегал) вновь повторяет, что дополнительные сведения, включения которых в состав договорных условий добивается делегация Сенегала, содержат наименование и адрес грузополучателя, наименование судна, портов погрузки и разгрузки, а также приблизительную дату сдачи груза.

38. **Г-н Ким Ин Хён** (Республика Корея) напоминает, что проект статьи 38 имеет прямое отношение к доказательственной силе договорных условий, речь о которой идет в проекте статьи 43. В связи с этим оратор отмечает, что в отличие от Гаагско-Висбийских правил рассматриваемый проект конвенции разрешает, согласно подпунктам а) и б) проекта статьи 43, использовать в качестве доказательственной силы не только указанные в транспортном документе дополнительные договорные условия, речь о которых идет в проекте статьи 38, но и другие условия подобного рода.

39. **Г-н Шарма** (Индия) просит рассмотреть в ходе неофициальных консультаций и вопрос о включении места получения груза.

40. **Г-н Ибраима Халил Диалло** (Сенегал) заявляет, что, по-видимому, удастся достичь консенсуса, поскольку явное большинство делегаций желает внести в проект статьи 38 дополнения и сопроводить эти дополнения требующимися оговорками. Однако если невозможно будет достичь консенсуса относительно включения всех вышеупомянутых позиций, то, как надеется оратор, консенсусом можно будет принять первоначальное предложение делегации Сенегала.

41. **Председатель** говорит, что, насколько он понимает, Комиссия желает провести неофициальные консультации по проекту статьи 38, в ходе которых должны быть рассмотрены не только предложения Сенегала и Египта, но и вопрос о включении места и даты принятия груза, а также необходимых оговорок. Однако если такое компромиссное решение принято не будет, проект статьи 38 останется в его нынешнем виде.

42. *Решение принимается.*

Заседание прерывается в 11 ч. 55 м. и возобновляется в 12 ч. 20 м.

Статья 39 (Идентификация перевозчика)

43. **Г-н ас-Саид** (Египет) предлагает пункт 2 статьи 39 в целях обеспечения большей правовой определенности сформулировать иначе, так как этот пункт предоставляет перевозчику слишком широкие возможности уклоняться от ответственности.

44. **Г-н Сато** (Япония) говорит, что делегацию Японии не удовлетворяет текст проекта статьи 39, но учитывая, что он принимается в рамках совокупного компромиссного решения, она все же готова с ним согласиться.

45. *Проект статьи 39 в основном принимается и передается в редакционную группу.*

Проект статьи 40 (Подпись)

46. **Г-жа Червенка** (Германия), обращая внимание присутствующих на письменные замечания делегации Германии (A/CN.9/658/Add.11, пункт 17), отмечает, что в пункте 2 проекта статьи 40 предусматривается, что в транспортную электронную запись должна включаться электронная подпись перевозчика, а также несколько других требований. Согласно толкованию этого пункта, делегацией Германии в рамках внутреннего законодательства к электронным

подписям могут предъявляться и более конкретные требования. Исходя из этого, делегация Японии готова согласиться с пунктом 2 проекта статьи 40.

47. **Г-жа Даунинг** (Австралия) говорит, что на основе толкования, изложенного представителем Германии, с проектом статьи 40 может согласиться и делегация Австралии.

48. **Г-н Сато** (Япония) говорит, что делегация Японии полностью согласна с таким толкованием проекта статьи 40, а кроме того, будет приветствовать любые новые разъяснения проекта этой статьи.

49. **Г-жа Карлсон** (Соединенные Штаты Америки) говорит, что делегация Соединенных Штатов дает такое же толкование, что и представитель Германии. Данная статья представляет собой одно из положений проекта конвенции, формулировки которых не являются исчерпывающими, а неурегулированные вопросы остаются на усмотрение национального законодательства.

50. *Проект статьи 40 в основном принимается и передается в редакционную группу.*

Проект статьи 41 (Недостатки в договорных условиях)

51. **Г-н Имору** (Бенин) высказывает предположение о том, что в заголовке французского варианта данного текста, возможно, уместнее было бы употребить не слово "lacunes", а слова "egreurs" или "omissions".

52. *Проект статьи 41 в основном принимается и передается в редакционную группу.*

Проект статьи 42 (Оговорки в отношении информации о грузе в договорных условиях)

53. **Г-н ван дер Зил** (наблюдатель от Нидерландов), отмечая, что слово "контейнер" употребляется в проекте статьи 42 неоднократно, говорит, что в целях согласования терминологии с пунктом 2 статьи 61, в основу которых положена так называемая "контейнерная оговорка" Гаагско-Висбийских правил, следует расширить значение этого термина, включив в него также автомобильные и железнодорожные грузовые транспортные средства. В соответствии с пунктом 2 статьи 61 каждое место, находящееся в контейнере либо автомобильном или железнодорожном грузовом транспортном средстве, считается для целей ограничения пределов ответственности за единицу груза (если такие места перечислены в

договорных условиях). В таких случаях перевозчик должен иметь возможность оговорить перечисление груза.

54. **Г-н Берлинджери** (Италия), обращая внимание на то, что в пунктах 3 и 4 проекта статьи 42 употребляется термин "закрытый контейнер", спрашивает, относится ли, согласно предложению Нидерландов, прилагательное "закрытый" также к автомобильным или железнодорожным грузовым транспортным средствам.

55. **Г-н ван дер Зил** (наблюдатель от Нидерландов) говорит, что слово "закрытый" относится и к автомобильным или железнодорожным грузовым транспортным средствам, потому что в контексте статьи оно означает, что снаружи содержание контейнера не видно.

56. **Г-н Миллер** (Соединенные Штаты Америки) говорит, что делегация его страны с предложением Нидерландов согласна.

57. **Председатель** говорит, что, насколько он понимает, Комиссия соглашается с предложением добавить везде, где в проекте статьи 42 присутствует слово "контейнер", упоминание о автомобильных или железнодорожных грузовых транспортных средствах.

58. **Г-жа Эстрелла-Фариа** (Отдел права международной торговли) говорит, что повторения каждый раз слов "автомобильные или железнодорожные грузовые транспортные средства" можно будет избежать, если добавить в проект статьи 1 общее определение термина "транспортное средство", в котором говорилось бы, что "транспортное средство" означает "автомобильное или железнодорожное транспортное средство". Редакционная группа сможет заняться и этим вопросом, когда соберется на свое заседание по согласованию формулировок текста на всех языках.

59. **Председатель** говорит, что редакционная группа может рассмотреть это предложение.

60. *Проект статьи 42 с поправками в основном принимается и передается в редакционную группу.*

Проект статьи 43 (Доказательственная сила договорных условий)

61. **Председатель** напоминает о сделанном во время обсуждения проекта статьи 38 заявлении

представителя Республики Корея о том, что, согласно подпунктам а) и б) проекта статьи 43, доказательственную силу имеют все договорные условия, указанные в транспортном документе, а не только те, которые перечислены в проекте статьи 38.

62. **Г-н ас-Саид** (Египет) говорит, что формулировка подпункта ii) пункта с) открывает широкие возможности для подмены груза и контрабанды, и подобные дела действительно рассматривались в египетских и иорданских судах. Выступающий предлагает слова "но не", стоящие перед фразой "идентификационных номеров контейнерных пломб", заменить словом "и".

63. **Г-н Мольманн** (наблюдатель от Дании) говорит, что, учитывая практическую направленность данной статьи, рассчитывавшейся собственно на контейнеры, проект ее – один из случаев, когда у делегации его страны возникают сомнения в целесообразности добавления термина "автомобильные и железнодорожные грузовые транспортные средства". На автомобильные транспортные средства часто устанавливаются опознавательные или, по крайней мере, номерные знаки, но оратор не знает, относится ли это и к железнодорожным грузовым транспортным средствам. Что же касается предложения представителя Египта считать убедительным средством доказывания также идентификационные номера контейнерных пломб, то можно заметить, что рассматриваемый текст появился на свет в результате его широкого обсуждения. В основу нынешней формулировки легли соображения практического характера, и в частности мысль о том, что перевозчик не контролирует такие печати полностью: дополнительные печати может наложить, например, таможня. Вот почему делегация Дании ратует за сохранение данного текста в том виде, в каком он есть.

Заседание закрывается в 13 ч. 00 м.