



## Генеральная Ассамблея

Distr.: General  
5 August 2008

Russian  
Original: English

---

### Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли Сорок первая сессия

**Краткий отчет о 874-м заседании,**  
состоявшемся в Центральных учреждениях, Нью-Йорк, в пятницу, 20 июня 2008 года, в 15 ч. 00 м.

*Председатель:* г-н Ильескас ..... (Испания)

### Содержание

Выборы должностных лиц (*продолжение*)

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.

08-39376 (R)



*Заседание открывается в 15 ч. 20 м.*

### **Выборы должностных лиц (продолжение)**

1. **Г-н Биго** (наблюдатель от Кот-д'Ивуара), выступая от имени африканских государств, предлагает кандидатуру г-на Амаду Кане Диалло (Сенегал) на должность заместителя Председателя.

2. **Г-н Мбия** (наблюдатель от Ганы), **г-н ас-Саид** (Египет) от имени арабских государств, **г-жа Вакарима Каригиту** (Кения), **г-н Эгбадон** (Нигерия), **г-жа Даунинг** (Австралия), **г-н Мулопо** (наблюдатель от Конго), **г-н Миллер** (Соединенные Штаты Америки), **г-н Берлинджери** (Италия), **г-н Лебедев** (Российская Федерация), **г-н Делебек** (Франция), **г-н Блейк-Лосон** (Соединенное Королевство), **г-жа Тэлбот** (наблюдатель от Новой Зеландии), **г-н Сато** (Япония), **г-н ван дер Зил** (наблюдатель от Нидерландов), **г-н Усейми** (наблюдатель от Нигера), **г-н Ким** Ин Хён (Республика Корея), **г-жа Червенка** (Германия), **г-н Ху Чженлян** (Китай), **г-н Молльманн** (наблюдатель от Дании), **г-н Имору** (Бенин), **г-н Шарма** (Индия), **г-н Лувамбано** (наблюдатель от Анголы), **г-н Скелин** (наблюдатель от Швеции), **г-н Нгой Касонго** (наблюдатель от Демократической Республики Конго), **г-н Цанцалос** (Греция), **г-жа Мбенг** (Камерун), **г-жа Хальде** (Канада), **г-н Нзибе** (Габон), **г-жа Слеттемён** (Норвегия) и **г-жа Траоре** (наблюдатель от Буркина-Фасо) одобрили выдвинутую кандидатуру.

3. *Г-н Амаду Кане Диалло (Сенегал) избирается заместителем Председателя путем аккламации.*

**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 59 (Случаи, когда оборотный транспортный документ или оборотная транспортная электронная запись выдана)*

4. **Г-н Блейк-Лосон** (Соединенное Королевство) говорит, что у делегации его страны вызывает серьезное беспокойство глава 11 "Передача прав". В нынешнем проекте текста отсутствует важная деталь, касающаяся достижения четкости или согласованности внутреннего законодательства. Кроме того, эта глава не должна подлежать тем же условиям применения, как и остальная часть проекта конвенции. В нее необходимо внести дальнейшие уточнения и поправки в пользу будущих грузоотправителей, грузополучателей и

перевозчиков. В связи с этим всю главу следует исключить и передать на доработку.

5. Например, в проекте статьи 59 не указывается, где и при каких обстоятельствах оборотный транспортный документ может утратить силу в качестве товарораспорядительного документа или когда и при каких обстоятельствах право на владение грузом может поэтому перестать следовать из документа. Не указывается в нем и результат передачи документа по достижении этого этапа. Не удовлетворяет также тот факт, что в главе не оговорены передаваемые права в рамках именных коносаментов. Было бы разумнее предусмотреть, чтобы права доставки груза передавались вместе с документом от грузоотправителя грузополучателю, вместо того чтобы оставлять этот вопрос на усмотрение внутреннего законодательства. Делегация Соединенного Королевства также обеспокоена в связи со статьей 60, но отложит свои замечания до тех пор, пока будет завершено обсуждение проекта статьи 59.

6. **Г-жа Даунинг** (Австралия), обращая внимание на письменные замечания делегации своей страны (A/CN.9/658, пункт 55) и разделяя беспокойство, выраженное представителем Соединенного Королевства, говорит, что обеспокоенность делегации Австралии по поводу проектов статей 59 и 60 связана с тем, что сфера их охвата значительно уже, чем внутреннее законодательство, и они нечетко сформулированы.

7. **Председатель** говорит, что отсутствие каких-либо других замечаний он воспринимает как желание Комиссии утвердить проект статьи 59.

8. *Проект статьи 59 утверждается по существу и передается в редакционную группу.*

*Проект статьи 60 (Ответственность держателя)*

9. **Г-н Ким** Ин Хён (Республика Корея) интересуется, не будет ли уместным заменить выражение "пользуются (пользуется) каким-либо правом" в пунктах 1, 2 и 3 выражением "требуют (требует) сдачи груза" по аналогии с поправкой, сделанной в проекте статьи 45.

10. **Г-н Молльманн** (наблюдатель от Дании) говорит, что ссылка на пункт 3 статьи 45 более не является необходимой и поэтому ее можно просто исключить.

11. **Г-жа Даунинг** (Австралия), обращая внимание на письменные замечания делегации своей страны (A/CN.9/658, пункты 53–55), говорит, что, как указали представители австралийского банковского сектора,

оборотные транспортные документы зачастую направлялись в банк без предварительного уведомления или соглашения. Согласно проекту статьи 60, пункт 2, банк, действующий в качестве грузополучателя, может понести расходы, связанные с договорными обязательствами, и другие издержки. С точки зрения представителей банковского сектора такой подход несовместим с общими принципами и создал бы проблемы с возмещением затрат.

12. **Г-н Сато** (Япония) говорит, что если в некоторых странах проект статьи 60 несомненно будет действовать, то для других стран, включая Японию, он создаст огромные трудности. В случае развития событий по наихудшему сценарию он даже может помешать некоторым странам ратифицировать конвенцию. В этой связи Комиссия должна рассмотреть возможность исключения если не всего проекта статьи, то по крайней мере пункта 2.

13. **Г-н Миллер** (Соединенные Штаты Америки), **г-н Майер** (Швейцария), **г-н Ху Чженлян** (Китай) и **г-н Шарма** (Индия) выражают поддержку предложению Дании об исключении ссылки на пункт 3 статьи 45.

14. **Г-н Майер** (Швейцария) также выражает поддержку предложению Японии об исключении пункта 2.

15. **Г-н Блейк-Лосон** (Соединенное Королевство) говорит, что проект статьи 60 следует исключить целиком.

16. **Г-н ван дер Зил** (наблюдатель от Нидерландов) выражает поддержку предложению Дании, но говорит, что остальную часть проекта статьи следует оставить в нынешней формулировке. Проект статьи 60 отвечает интересам держателей и банков. Согласно пункту 1, банк, не предпринявший никаких действий, не принимает никаких обязательств. Исходя из этого, оратор не понимает обеспокоенность представителей австралийского банковского сектора. Пункт 2, между тем, просто отражает общее правило в отношении товарораспорядительных документов и подтверждает, что это правило распространяется и на коносаменты.

17. **Г-н Берлинджери** (Италия) выступает в поддержку обоих предложений, выдвинутых Республикой Корея и Данией. Однако если в соответствии с предложением Республики Корея выражение "пользуются (пользуется) каким-либо правом" в пунктах 1 и 2 будет заменено выражением "требуют (требует) сдачи груза", то пункт 3 более не будет иметь смысла и поэтому может быть исключен целиком.

18. **Г-н ас-Саид** (Египет) выражает поддержку позиции Италии.

19. **Председатель** говорит, что если нет возражений, то он воспринимает это как желание Комиссии внести технические поправки, предложенные делегациями Республики Корея и Дании.

20. **Г-н Молльманн** (наблюдатель от Дании) говорит, что он предпочел бы оставить пункты 1 и 2 без изменения и просто исключить ссылку на проект статьи 45.

21. **Г-н ван дер Зил** (Нидерланды) при поддержке г-на Ибрахимы Халила **Диалло** (Сенегал) возражает против утверждения Председателя о том, что поправка, предложенная представителем Республики Корея, имеет чисто технический характер. В контексте проекта статьи 45 использование грузополучателем своих прав относится только к сдаче груза; проект статьи 60, однако, относится не только к грузополучателю, но и к любому держателю и ко всему периоду перевозки. Если предложенная поправка будет внесена в пункт 1, то банку, осуществляющему право контроля, – а он вынужден будет это делать в случае, если является держателем залога, – также придется взять на себя любую ответственность; ссылка на проект статьи 57 была включена как раз с целью рассмотреть подобную ситуацию. В любом случае, оратор не считает, что Комиссия желает свести на нет смысл пунктов 1 и 2 путем замены выражения "пользуются (пользуется) каким-либо правом" выражением "требуют (требует) сдачи груза".

22. Он предпочел бы оставить пункты 1 и 2 без изменений; однако если предложенные изменения будут внесены, то, как правильно заметил представитель Италии, пункт 3 окажется более не нужным; ссылку на пункт 1 в статье 57 также можно исключить.

23. **Г-н Миллер** (Соединенные Штаты Америки) говорит, что согласен с наблюдателем от Нидерландов; делегация его страны предпочла бы просто исключить ссылку на проект статьи 45, как предложила делегация Дании.

24. **Г-н Берлинджери** (Италия) говорит, что предполагал наличие общего согласия в отношении предложения представителя Республики Корея. Он согласен с тем, что предложенные к пунктам 1 и 2 поправки сделают пункт 3 ненужным; и напротив, если сохранить этот пункт, не следует вносить предложенные поправки в пункты 1 и 2.

25. **Г-н Шарма** (Индия) говорит, что поддерживает предложение делегации Дании об исключении ссылки

на проект статьи 45, но выступает против поправок, предложенных делегацией Республики Кореи. Как отметил наблюдатель от Нидерландов, проекты статей 45 и 60 относятся к разным ситуациям; согласно статье 60, держатель может быть контролирующей стороной, и в этом случае его права не будут ограничиваться периодом сдачи.

26. **Г-н Ким** Ин Хён (Республика Корея) говорит, что не имел в виду внести официальное предложение, а только поставил вопрос. Заслушав объяснение, данное представителем Нидерландов, он считает достаточным исключить из пункта 3 ссылку на проект статьи 45.

27. **Председатель** говорит, что воспринимает это как согласие Комиссии исключить из пункта 3 ссылку на проект статьи 45.

28. *Проект статьи 60 с поправками утверждается по существу и передается в редакционную группу.*

*Проект статьи 61 (Пределы ответственности)*

29. **Г-жа Ху** Шэнтао (Китай) говорит, что правительство ее страны придает огромное значение проекту конвенции и хотело бы, чтобы конвенция стала работоспособным правовым инструментом. Однако представители судоходной отрасли Китая считают, что следует сохранить пределы ответственности, установленные согласно Гаагско-Висбийским правилам. Делегация Китая старалась проявлять гибкость в ходе длительных обсуждений проекта статьи 61, однако если пределы ответственности будут установлены выше тех, что указаны в Гамбургских правилах, Китай не сможет поставить свою подпись под проектом конвенции.

30. **Г-н Делебек** (Франция) говорит, что делегация его страны полностью поддерживает нынешнюю формулировку проекта статьи, которая является шагом вперед по сравнению с существующими вариантами.

31. **Г-н Ибрахима Халил Диалло** (Сенегал) говорит, что большинство африканских государств руководствуются законами, созданными более века назад. В ходе обсуждения проекта конвенции сделано много уступок, однако степень защиты, предоставленной грузоотправителям, все еще ниже пределов, предусмотренных Гамбургскими правилами. Хотя текст проекта статьи 61 несовершенен, он представляет собой часть пакета уступок по ограничению ответственности перевозчика (A/CN.9/WG.III/XXI/CRP.5), обсуждавшихся на двадцать первой сессии Рабочей группы III (Транспортное право), и пределы, согласованные в то время, были разумными. Делегация Сенегала

решительно поддерживает это положение в нынешней формулировке.

32. **Г-н Мбиа** (наблюдатель от Ганы) говорит, что, хотя текст проекта конвенции не оформлен окончательно, он обеспечивает хрупкий баланс, который не может быть изменен без нового обсуждения целого ряда положений, имеющих огромное значение для развивающихся экономик, таких как экономика Ганы. Проект статьи следует оставить без изменения.

33. **Г-н Цанцалос** (Греция), обращая внимание на письменные замечания, представленные делегацией его страны (A/C.9/658/Add.10, пункты 5–8), говорит, что в ходе обсуждений в Рабочей группе делегация Греции высказалась в том смысле, что не следует увеличивать пределы ответственности по сравнению с уровнями, установленными в Гаагско-Висбийских правилах, которые позволяют адекватно регулировать подавляющее большинство исков, будучи инструментом, предотвращающим характерное для проекта конвенции смещение риска и ответственности в направлении перевозчика. Делегация Греции склонна позитивно отнестись к первоначальному компромиссному предложению – принять максимальные пределы наравне с нормами, отраженными в Гамбургских правилах, исключая другие дискуссионные положения – как цельный пакет. Однако делегация Греции не может поддержать новое предложение, содержащееся в проекте статьи 61, о повышении пределов даже сверх Гамбургских правил. Следует искать иное решение.

34. **Г-н Молльманн** (наблюдатель от Дании), выступая от имени **г-жи Слеттемён** (Норвегия), которая не могла лично присутствовать, говорит, что делегация Норвегии одобряет компромиссный пакет, согласованный в Рабочей группе, и не может поддержать какие-либо альтернативные предложения.

35. **Г-жа Карлсон** (Соединенные Штаты Америки) говорит, что, хотя делегация ее страны не в полной мере удовлетворена пределами ответственности, установленными в проекте статьи, другие делегации проявили гибкость в вопросах, имеющих большое значение для Соединенных Штатов и являющихся частью компромиссного пакета. Оратор понимает, что в случае принятия проекта конвенции присоединение к ней Китая будет решающим фактором ее успеха, однако делегация ее страны поддерживает проект статьи в нынешней формулировке.

36. **Г-н ас-Саид** (Египет) говорит, что делегация его страны выступает за то, чтобы оставить текст таким,

как он есть, за исключением одной незначительной поправки во втором предложении пункта 3: говоря о стоимости валюты, было бы более справедливым делать ссылку не "на дату судебного или арбитражного решения", а на дату подачи иска или возбуждения судебного разбирательства. В период между подачей иска и вынесением судебного или арбитражного решения стоимость валюты может значительно измениться, и более ранняя дата ближе к дате нанесения ущерба или убытка.

37. **Г-н Скелин** (наблюдатель от Швеции) говорит, что наиважнейшая цель – добиться, чтобы в целом проект конвенции отвечал требованиям возможно большего числа государств и был бы ратифицирован государствами, составляющими значительную долю в мировой торговле и перевозках во всех регионах. Только в том случае, если положения конвенции будут отражать справедливый баланс интересов перевозчика и грузоотправителя, есть надежда, что конвенция обеспечит международные стандарты в морской торговле. В ходе дебатов выяснилось, что ряд делегаций считает некоторые наиболее значимые проекты статей неудовлетворительными, в том числе те, которые применяются к наземному транспорту, и те, которые относятся к пределам ответственности перевозчиков, особенно суммы ограничения. Делегация Швеции надеется, что еще не поздно достичь компромисса по этим вопросам. И хотя оратор уверен, что нынешние положения являются результатом многолетних обсуждений и представляют собой хрупкое равновесие, возможно, минимальные изменения смогут привести к более широкому согласию. Делегация Швеции хотела бы, чтобы в протокол было занесено ее желание выработать такой компромиссный вариант вместе с другими делегациями.

38. Что касается конкретно пункта 1 проекта статьи 61, то Швеция предлагает заменить выражение "ответственность перевозчика за нарушение его обязательств" выражением "ответственность перевозчика за убытки, понесенные в результате потери или повреждения груза, а также за потерю в результате ошибочной сдачи груза". Потеря или повреждение груза и доставка груза не по адресу являются типичными ситуациями, за которые перевозчик несет ответственность, и до некоторой степени сужают рамки обязательств перевозчика, покрываемых суммами ограничения. Ответственность за потерю по причине дезинформации, например, не будет лимитироваться. Принимая во внимание, что у грузоотправителя нет возможности ограничить свою ответственность за дезинформацию, это поможет достичь более справедливого соотношения.

39. **Г-н Ху Ин Хён** (Республика Корея) напоминает, что в Рабочей группе делегация его страны утверждала, что пределы, предусмотренные Гаагско-Висбийскими правилами, которые Республика Корея в предыдущем году включила в свое морское право, являются приемлемыми. После длительных консультаций с представителями отрасли было решено сохранить такое положение. Гаагско-Висбийские правила устраивают большинство восточноазиатских стран. Даже ассоциация грузоотправителей не ощущает необходимости повышать пределы ответственности по сравнению с Гамбургскими правилами. Современные достижения в практике упаковки груза дают возможность увеличить число упаковок в контейнере; благодаря декларированию общего количества упаковок и повышению платы за фрахт грузоотправитель может получить полную компенсацию за убытки. Исключение из проекта конвенции навигационной ошибки в качестве одного из способов защиты перевозчика в любом случае повысит страховые взносы перевозчика; корейские перевозчики выступают и против установления более высоких пределов ответственности. В этой связи делегация Республики Корея продолжает высказываться за использование в проекте статьи 61 Гаагско-Висбийских правил.

40. **Г-н Сандовал** (Чили) говорит, что делегация его страны считает приемлемыми пределы, установленные в проекте статьи 61, которые лишь незначительно превышают те, что фигурируют в Гаагско-Висбийских правилах. Разумеется, хотелось бы, чтобы превышение было даже больше, но делегация соглашается с компромиссным вариантом в надежде, что это поможет сделать конвенцию документом, унифицирующим международное морское право. Оратор призывает другие делегации поддержать обсуждаемый текст.

41. **Г-н Берлинджери** (Италия) говорит, что, поскольку делегация его страны принимала участие в обсуждении пределов ответственности, она остается приверженной им.

42. **Г-жа Пер** (Австрия) говорит, что делегация ее страны поддерживает нынешние пределы ответственности, но в то же время выступает за принятие предложения Швеции.

43. **Г-жа Вакарима Каригиту** (Кения) говорит, что делегация ее страны решительно выступает за сохранение проекта статьи 61 в нынешней формулировке по причинам, изложенным, в частности, Ганой, Сенегалом, Соединенными Штатами Америки и Францией.

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

44. **Г-н Молльманн** (наблюдатель от Дании) говорит, что делегация его страны, являющаяся одним из авторов компромиссного варианта, огорчена тем, что суммы ограничения стали причиной серьезной обеспокоенности для некоторых делегаций, включая Китай и Республику Корею. Компромиссный вариант был согласован как пакет решений, и поэтому важно не возвращаться к обсуждению отдельных вопросов. То, что делегация Швеции предлагает как незначительное уточнение, в действительности представляет собой существенную поправку, которая существенно повлияла бы на весь проект конвенции.

45. **Г-н Эгбадон** (Нигерия) подчеркивает, что нынешний текст является результатом комплексного компромисса; вопрос о пределах не может быть поднят вновь без повторного обсуждения всех других вопросов, входящих в пакет. Следует принять во внимание все регионы мира, и многие развивающиеся страны считают, что пределы, установленные в проекте статьи 61, должны быть сохранены. Что касается предложения Швеции, то делегация Нигерии выступает против нового определения нарушений обязательств перевозчиком, поскольку нынешняя формулировка также представляет собой часть пакетного соглашения.

46. **Г-жа Червенка** (Германия) говорит, что вопреки доводам в пользу того, что не следует вновь поднимать вопрос, задачей Комиссии является рассмотрение всех аспектов проекта конвенции. Она тоже очень хотела бы, чтобы конвенция вступила в силу во всем мире; останется только сожалеть, если некоторые регионы окажутся неохваченными. Делегация Германии готова рассмотреть вопрос о пределах и, возможно, не затрагивая вновь всех аспектов, помочь разработать пакет, в котором были бы учтены все проблемы.

47. Делегация Германии также разделяет обеспокоенность Швеции по поводу объема обязательств перевозчика в рамках пределов ответственности и поэтому поддерживает предложенное изменение формулировки. Многие делегации обеспокоены тем, что ссылка только на потерю и повреждение слишком ограничена, в связи с чем и была разработана нынешняя формулировка, а непредоставление перевозчиком информации или транспортных средств в целом никогда не входило в сферу покрытия пределами ответственности. Ссылка на ошибочную доставку, как и на потерю или повреждение, разъяснит, что изначально подразумевалось под "нарушением его обязательств";

предложение Швеции представляет собой разъяснение, а не изменение по существу.

48. **Г-н Лебедев** (Российская Федерация) говорит, что проекты статей 18 и 61 несомненно являются ключевыми для проекта конвенции. Ведущие эксперты по вопросам морского права в течение шести лет работали над проектом и достигли существенных результатов. Будучи принятой, конвенция, разумеется, будет тщательно изучаться. К тому моменту в сфере морской торговли будут действовать три международных конвенции, и неясно, какая из трех получит наиболее широкое применение.

49. Поскольку было бы затруднительно вернуться назад и пересмотреть суммы ограничения ответственности, Комиссия могла бы повторно рассмотреть использование формулировки "за нарушение его обязательств по настоящей Конвенции", отсутствующей в Гаагских или Гамбургских правилах, вместо традиционной формулировки "за потерю или повреждение груза". Пункт 189 доклада Рабочей группы III (Транспортное право) о работе ее двадцать первой сессии (A/CN.9/645) указывает на неопределенность в отношении того, были ли включены или должны ли быть включены положения о ненадлежащей информации и ненадлежащей сдаче груза. Формулировка "за нарушение его обязательств" была расплывчатой и неясной, поэтому судам и арбитражным трибуналам потребовались бы указания по использованию данного положения. Если бы было возможно вернуться к исходному понятию о потере или повреждении груза, было бы легче достичь консенсуса в отношении денежных сумм ответственности.

50. **Г-н Шарма** (Индия) говорит, что Рабочая группа, приложив немалые усилия, выработала компромиссный текст, установивший баланс между теми, кто выступал за более высокие пределы ответственности, и теми, кто выступал за более низкие пределы. В результате, несмотря на то, что он понимает обеспокоенность Китая и Республики Кореи, делегация его страны приняла компромиссный вариант, фактически предложив нынешние пределы, и не могла изменить свою точку зрения. Предложение Швеции заслуживает внимания. Однако делегация Индии не может занять окончательную позицию в отношении него, поскольку связана первоначальным соглашением.

51. **Г-жа Хальде** (Канада) говорит, что делегация ее страны, не являясь стороной компромиссного соглашения, поддержит усилия Швеции по созданию более широкого консенсуса. По той же причине она поддерживает предложение изменить пункт 1.

52. **Г-н Сато** (Япония) говорит, что делегация его страны не участвовала в создании компромиссного пакета в Рабочей группе, поскольку считает пределы слишком высокими, но все-таки поддерживает компромиссное решение. Он не испытывает оптимизм в отношении возникновения более широкого консенсуса по вопросу о новом пакете, но одобрит такой консенсус. Если усилия в этом направлении окажутся безуспешными, делегация Японии будет придерживаться нынешней формулировки проекта статьи. Что касается предложения Швеции, то формулировка статьи 61 сознательно составлена нечетко. Специальное упоминание в предложении Швеции о потере, повреждении и ненадлежащей доставке в дальнейшем отразится на толковании статьи 18, делая очевидным, что она не охватывает ненадлежащую доставку. Этот аспект также был сознательно оставлен неясным, поскольку в некоторых юрисдикциях ненадлежащая доставка считается потерей груза.

53. **Г-н Мулопо** (наблюдатель от Конго) говорит, что статья 61 является результатом всеобъемлющего компромисса, и ни одна ее часть не подлежит повторному рассмотрению. В этой связи он поддерживает формулировку в нынешнем виде.

54. **Г-н Биго** (наблюдатель от Кот-д'Ивуара) говорит, что статья 61 представляет собой единый пакет, в котором согласованы различные мнения по целому ряду вопросов, касающихся не только пределов ответственности. И хотя делегация его страны предпочла бы более высокие пределы, поддержка компромиссной формулировки является мощным сигналом поддержки принципа универсальности. Делегация Кот-д'Ивуара придерживается нынешней формулировки проекта статьи 61.

55. **Г-н Моран Бовио** (Испания) говорит, что делегация его страны находит проект статьи 61 полностью приемлемым в нынешней формулировке. Была проделана огромная работа по достижению консенсуса, и соглашение подобного рода не может быть улучшено.

56. **Г-жа Мбенг** (Камерун) говорит, что делегация ее страны выступала за более высокие пределы, но соглашается с нынешним текстом проекта статьи 61 в духе компромисса. Предложение Швеции предполагает значительное изменение. Делегация Камеруна считает себя связанной твердой договоренностью, согласно которой ни один аспект компромиссного пакета, относящийся к ограничению ответственности перевозчика, не следует обсуждать вновь.

57. **Г-н Нгой Касонго** (наблюдатель от Демократической Республики Конго), отмечая, что

некоторые достижения исторически значимы и что Комиссия имеет возможность принять проект конвенции в качестве универсального документа, говорит, что проект статьи 61 следует принять в нынешней формулировке без каких-либо оговорок.

58. **Г-н Серрано Мартинес** (Колумбия) говорит, что, хотя законодательство его страны допускает более высокие пределы ответственности, делегация Колумбии поддерживает нынешний текст проекта статьи 61.

59. **Г-н Мадариага** (Гондурас) говорит, что одной из основных целей Комиссии является гармонизация норм права. Была достигнута договоренность не трогать проект текста, и теперь это обязательство следует уважать.

60. **Г-н Лувамбано** (наблюдатель от Анголы) говорит, что слово "компромисс" имеет важное юридическое значение. Текст должен оставаться таким, как он представлен в проекте.

61. **Г-н Оярсбал** (наблюдатель от Аргентины) говорит, что пределы, указанные в проекте статьи 61, в 10 раз ниже тех, какие предпочло бы правительство его страны, и поэтому оно не может согласиться ни на какое дальнейшее снижение.

62. **Г-н Блейк-Лосон** (Соединенное Королевство), **г-н Имору** (Бенин), **г-жа Лёст-Семинска** (Польша), **г-н Ндзибе** (Габон), **г-н Грон** (Чешская Республика), **г-н Усейми** (наблюдатель от Нигера) и **г-жа Траоре** (наблюдатель от Буркина-Фасо) говорят, что делегации их стран поддерживают компромисс и желали бы сохранить нынешнюю формулировку проекта статьи 61.

63. **Г-н Ху Чженлян** (Китай), во избежание недопонимания, почему правительство его страны не может согласиться с пределами ответственности, установленными в проекте статьи 61, говорит, что такое решение было принято обдуманно, после консультаций с представителями отраслей Китая, занятых морскими перевозками грузов, которые единодушны в своем мнении: если Гагско-Висбийские правила являются приемлемыми, то пределы согласно Гамбургским правилам превышают коммерчески необходимые на ближайшее время, и превышение даже Гамбургских правил пагубно скажется на морской торговле.

64. В Рабочей группе Китай, в порядке политической уступки, принял пределы согласно Гамбургским правилам как абсолютный максимум, хотя так и не получил объяснения, почему повышение необходимо.

Выходя за рамки необходимого, Комиссия отошла от своего принципа утверждения норм права, способствующих развитию торговли. Главным политическим ориентиром Комиссии должно быть поощрение максимально широкого применения конвенции в морской торговле как в плане объема торговли, так и в плане числа государств, участвующих в договорах. Согласно статистике Всемирной торговой организации, Китай занимает третье место в мире по стоимости товаров, торгуемых на внешнем рынке, и четвертое место по размеру торгового флота. Являясь крупнейшей развивающейся страной, Китай придает важное значение гармонизации норм права в сфере морской перевозки грузов, однако собственные основные государственные интересы вынуждают его отклонить такие высокие пределы ответственности.

65. **Г-н Ибрахима Халил Диалло** (Сенегал) просит Китай принять во внимание желание Комиссии. В то время как интересы Китая понятны, весь остальной мир заинтересован в Китае, и он должен попытаться достичь компромисса.

66. **Г-н Эгбадон** (Нигерия) говорит, что ему понятно затруднительное положение, в котором оказался Китай, крупнейший торговый партнер нескольких африканских стран, однако не менее важны и политические соображения, и он просит китайскую делегацию пересмотреть свою позицию до принятия окончательного решения.

67. **Председатель** говорит, что вполне ясно, что нынешний текст проекта статьи 61 получает широкую поддержку в Комиссии.

68. *Проект статьи 61 утверждается по существу и передается в редакционную группу.*

*Проект статьи 62 (Пределы ответственности за потерю, причиненную задержкой)*

69. **Г-н Оярсбал** (наблюдатель от Аргентины) отмечает, что в тексте определяется предел ответственности за экономические потери, причиненные задержкой, в размере, эквивалентном 2,5-кратному размеру фрахта, подлежащего уплате в отношении задержанного груза, но, поскольку задержка может привести к повреждению груза, такой предел не представляется разумным.

70. **Г-н Мбиа** (наблюдатель от Ганы) напоминает, что в более ранних вариантах Комиссия отменила пределы, основанные на фрахте, подлежащем уплате.

71. **Г-н Миллер** (Соединенные Штаты Америки) уточняет, что предел ответственности, основанный на

фрахте, подлежащем уплате, не относится к физической потере или повреждению груза по причине задержки, где будут применяться общие пределы согласно проекту статьи 61, но только к нефизической, экономической или последующей потере.

72. *Проект статьи 62 утверждается по существу и передается в редакционную группу.*

*Заседание закрывается в 18 ч. 00 м.*