



## Генеральная Ассамблея

Distr.: Limited  
27 March 2007

Russian  
Original: English and French

---

**Комиссия Организации Объединенных Наций  
по праву международной торговли**  
Рабочая группа III (Транспортное право)  
Девятнадцатая сессия  
Нью-Йорк, 16–27 апреля 2007 года

### **Транспортное право: подготовка проекта конвенции о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов**

#### **Предложения Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ) относительно пункта 7 статьи 1, статей 26 и 90 проекта конвенции**

##### **Записка Секретариата\***

В ходе подготовки к девятнадцатой сессии Рабочей группы III (Транспортное право) Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ) представил Секретариату предложения, содержащиеся в приложении к настоящей записке и касающиеся пункта 7 статьи 1, статей 26 и 90 проекта конвенции о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов.

Документ, содержащийся в приложении, воспроизводится в той форме, в какой он был получен Секретариатом.

---

\* Представление данного документа с задержкой обусловлено датой направления предложений Секретариату.



## Приложение

### **Предложения, представленные Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ), относительно пункта 7 статьи 1, статей 26 и 90 проекта конвенции о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов (A/CN.9/WG.III/WP.81)**

#### **Пункт 7 статьи 1**

1. МСАТ разделяет высказанное Соединенными Штатами Америки в приложении к документу A/CN.9/WG.III/WP.84 мнение, согласно которому железнодорожный перевозчик должен не считаться "морской исполняющей стороной".

В дополнение к этому мнению и по тем же причинам, что были указаны США, МСАТ предлагает, чтобы дорожный перевозчик, предоставляющий услуги в районе какого-либо порта, должен, как и железнодорожные перевозчики, не считаться "морской исполняющей стороной". В предложенный США текст можно было бы внести незначительные поправки, с тем чтобы охватить и дорожных перевозчиков, и представить его в следующей редакции:

"Железнодорожный или дорожный перевозчик, даже в том случае, если он предоставляет услуги, которые являются обязательствами перевозчика после прибытия груза в порт погрузки или до убытия груза из порта разгрузки, является неморской исполняющей стороной".

#### **Статья 26**

2. МСАТ предлагает исключить вариант В подпункта а) статьи 26 по следующим двум причинам:

- если "какой-либо другой международный документ" является применимым в обязательном порядке, это обязательное применение затрудняется, если оно обусловлено тем, заключил или не заключил грузоотправитель отдельный и прямой контракт с перевозчиком в отношении неморской части перевозки;
- поддержание условия, в отношении того заключил или не заключил грузоотправитель отдельный и прямой контракт с перевозчиком в отношении неморской части перевозки, также противоречит подпункту с) статьи 26, согласно которому обязательные положения таких других международных документов "не могут быть отменены на основании частного договора либо вообще, либо в ущерб грузоотправителю".

#### **Статья 90, подпункт b)**

3. Данное положение, основанное на положениях статьи 6 Гаагских правил и Правил Гаага – Висбю, привело к злоупотреблениям со стороны некоторых морских исполняющих сторон, действующих в проливе Ла-Манш и Северном море. Согласно этим морским исполняющим сторонам, контейнеры и дорожные транспортные средства, перевозка которых получила распространение за последние 50 лет, все еще считаются "нестандартными грузами", возмещение по которым составляет максимум 666,67 СДР на единицу, причем отдельной единицей считается контейнер или дорожное транспортное средство. Тот факт, что в транспортном документе говорится

о ряде мест или о конкретном весе, эти морские исполняющие стороны считают не относящимся к делу. С тем чтобы избежать распространения таких злоупотреблений посредством предлагаемого в настоящее время ЮНСИТРАЛ документа, МСАТ предлагает добавить в конце подпункта b) следующую формулировку:

«Контейнеры или дорожные транспортные средства, перевозка которых осуществляется судном, полностью или частично оборудованным для осуществления таких перевозок, не могут рассматриваться как "нестандартные коммерческие грузы"».

---