



## Генеральная Ассамблея

Distr.: General  
30 July 2008

Russian  
Original: English

---

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

#### Краткий отчет о 869-м заседании,

состоявшемся в Центральных учреждениях, Нью-Йорк, в среду, 18 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 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 даты выпуска настоящего документа* на имя начальника Секции редактирования официальных отчетов, комната DC2-750 (Chief, Official Records Editing Section, room DC2-750, 2 United Nations Plaza).

Любые поправки к отчетам о заседаниях этой сессии будут сведены в единый документ, содержащий только исправления, который будет издан вскоре после окончания этой сессии.



*Заседание открывается в 10 ч. 10 м.*

**Окончательная доработка и принятие проекта конвенции о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов** (продолжение) (A/CN.9/642, A/CN.9/645 и A/CN.9/658 и Add.1–13)

*Проект статьи 18 (Основания ответственности)*  
(продолжение)

1. **Г-жа Траоре** (наблюдатель от Буркина-Фасо) говорит, что, поскольку проект статьи 18 имеет первоочередную важность в проекте документа, его формулировка должна отражать выраженное стремление установить баланс между различными затронутыми интересами. В силу отсутствия такого баланса в этом проекте статьи ее делегация вместе с другими африканскими государствами предложила в документе A/CN.9/658/Add.1 исключить пункт 3 и соответственно изменить структуру данного проекта статьи.

2. **Г-н Биго** (наблюдатель от Кот-д'Ивуара) в ответ на заявление, сделанное делегацией Италии на предыдущем заседании, говорит, что фактически существует несоответствие в требованиях, касающихся бремени доказывания, для грузоотправителей по договору в отличие от перевозчиков. Альтернативные возможности освобождения от ответственности предлагаются перевозчикам, которые тем самым извлекают выгоду из более благоприятного режима, чем у грузоотправителей по договору.

3. **Г-н Лебедев** (Российская Федерация) говорит, что, поскольку проект документа имеет целью регулировать вопросы обязательства и ответственности в международной торговле, проект статьи 18 затрагивает существо этого дела. Документ является результатом компромисса и воспроизводит положения пункта 2 статьи IV Гаагско-Висбийских правил в том плане, что в нем перечисляются события или обстоятельства, которые могут способствовать освобождению перевозчика от ответственности, в противоположность Гамбургским правилам, которые не содержат такого перечня. Однако оратор сомневается в правильности отсутствия упоминания в этом перечне навигационной ошибки, содержащейся в Гаагско-Висбийских правилах, поскольку даже в нынешнее время такие случаи могут иметь место. В проект конвенции должна быть включена компромиссная формулировка о том, что перевозчик

будет освобождаться от ответственности в случаях ошибки в навигации или в управлении судном. Относительная неудача Гамбургских правил объяснялась отсутствием в них такого положения. Важно поразмыслить о будущем проекта конвенции и обеспечить, чтобы он был пригоден для широкого применения.

4. **Г-н ас-Саид** напоминает Комиссии, что он выражает мнение, которого придерживаются все члены Лиги арабских государств, и подчеркивает ключевую роль морских транспортных компаний, которые оказывают одинаковые ценные услуги развитым и развивающимся странам. Он напоминает положения проекта статьи 2, касающейся проявления добросовестности, и проекта статьи 4, касающейся применимости предлагаемого документа в рамках судебного и арбитражного производства, и говорит, что временные ограничения не должны помешать Комиссии уделить внимание практическому аспекту достижения сбалансированного текста, в частности потому, что ее члены вынуждены действовать как законодатели. Каждый имеет право отстаивать свои собственные интересы, тогда как справедливость требует, чтобы все интересы принимались во внимание. Поскольку пункт 2 статьи 18 будет сводиться на нет в случаях, когда перевозчик не может доказать отсутствие вины, оратор предлагает включить в начале этого пункта следующее: "Если истец не докажет, что повреждение было причинено по вине перевозчика или одного из его представителей...". Он согласен с предложением, что пункт 3 должен быть исключен. Пункты 1, 2 и 3 проекта статьи, по-видимому, вырабатывались в отдельности друг от друга и не смогли установить баланс интересов всех участвующих сторон.

5. **Г-жа Мбенг** (Камерун) говорит, что должен быть достигнут баланс интересов грузоотправителей по договору и перевозчиков с тем, чтобы проект конвенции стал широко приемлем. Соответственно, следует тщательно рассмотреть альтернативную формулировку проекта статьи, предложенную в документе A/CN.9/658/Add.1, которая влечет за собой исключение проекта пункта 3. Более того, возможно, будет трудно для истца доказать немореходное состояние судна, как требуется в проекте пункта 5.

6. **Г-н Оярсбал** (наблюдатель от Аргентины) говорит, что в пункте 2 требуется доказательство от противного, что будет трудно обеспечить. Он предпочел бы более позитивную формулировку.

В случае пожара на судне, оговоренном в пункте 3 f), как одного из событий, которые невозможно предвидеть, перевозчик должен быть несомненно освобожден от ответственности.

7. **Председатель** напоминает Комиссии, что текст, предложенный Рабочей группой, является результатом компромисса, достигнутого в конце длительных и трудных дебатов, и что он пользуется поддержкой явного большинства.

8. **Г-жа Собринью** (наблюдатель от Анголы) напоминает, что было принято решение при отсутствии консенсуса провести неофициальные консультации с целью пересмотра проекта статьи 12, и интересуется, можно ли аналогичный подход использовать в отношении проекта статьи 18. В его нынешней формулировке это приведет к более высоким ценам на товары в развивающихся странах и таким образом пойдет вразрез с глобальными усилиями, к которым призывает Генеральная Ассамблея в поддержку Целей в области развития Декларации тысячелетия, в частности Цели сокращения масштабов нищеты. Оратор особо упоминает пункт 68 Итогового документа Всемирного саммита 2005 года, изложенного в резолюции 60/1 Генеральной Ассамблеи об удовлетворении особых потребностей Африки. Если бы проект статьи 18 был одобрен в его нынешней редакции, ее делегация воспользовалась бы своим правом на оговорку.

9. **Председатель** говорит, что он призвал провести неофициальные консультации по проекту статьи 12, поскольку он не мог установить преобладающее мнение. Это не относится к случаю с проектом статьи 18: согласно его расчетам, большинство, при соотношении два к одному, выступает за предлагаемую формулировку.

10. **Г-н Амаду Кане Диалло** (Сенегал) подчеркивает, что для Комиссии важно принять во внимание мнения африканских государств и членов Лиги арабских государств в отношении проекта статьи 18 с тем, чтобы достичь приемлемого согласованного решения. По его расчетам, нет поддержки со стороны подавляющего большинства в пользу нынешней формулировки. На самом деле, по меньшей мере 15 делегаций потребовали исключить этот проект статьи.

11. **Г-н Эгбадон** (Нигерия) говорит, что принципы справедливости и добросовестности не следует приносить в жертву ради необходимости принятия

своевременного решения по проекту статьи 18, который является самой важной частью проекта конвенции в целом. Поэтому Комиссия должна обеспечить, чтобы были приложены необходимые усилия с целью рассмотрения проекта статьи 18 удовлетворяющим всех способом. Иначе Комиссия может создать обманчивое впечатление, что мнения всего африканского континента, Лиги арабских государств и некоторых крупных европейских стран не считаются важными. Чтобы достичь консенсуса, оратор предлагает провести неофициальные консультации с целью пересмотра проекта статьи 18.

12. **Г-жа Червенка** (Германия) согласна, что важно составить проект конвенции, который приемлем для всех делегаций. По этой причине, те делегации, которые выразили озабоченность в связи с проектом статьи 18, должны получить возможность попытаться найти согласованное решение в ходе неофициальных консультаций. Поэтому она поддерживает предложение, только что сделанное делегацией Нигерии.

13. **Г-н Делебек** (Франция) указывает, что хотя неофициальные консультации могут оказаться полезными, будет трудно обсуждать проект статьи 18 в отдельности, поскольку он был частью компромисса с широкими последствиями для других положений, включая пределы ответственности, оговорки и формулировку проекта статьи 27.

14. **Г-н Ибрахима Халил Диалло** (Сенегал) говорит, что его делегация не согласна с мнением, только что высказанным делегацией Франции. Неофициальные консультации по проекту статьи 18 могут ограничиваться конкретно этим вопросом. Проект статьи 62 о пределах ответственности, например, является совершенно отдельным вопросом и не будет ставиться под сомнение.

15. **Г-н Нгой Касонго** (наблюдатель от Демократической Республики Конго) согласен с тем, что будет крайне опасно вскрывать компромиссный пакет, уже согласованный в Вене. Неофициальные консультации могут сосредоточиться на конкретном предложении, сделанном группой африканских государств в пункте 12 их совместных замечаний (A/CN.9/658/Add.1).

16. **Г-н Цанцалос** (Греция) говорит, что его делегация выступает за сохранение нынешней редакции проекта статьи 18, которая представляет

собой справедливое и сбалансированное компромиссное решение. Возобновление дискуссии по этому проекту статьи только создаст дополнительные сложности.

17. **Г-жа Карлсон** (Соединенные Штаты Америки) говорит, что ее делегация выступает за сохранение проекта статьи 18 в ее нынешнем виде. Были уже приложены все усилия для достижения приемлемого компромиссного решения. Предлагаемые неофициальные консультации просто приведут к возобновлению дебатов по ряду спорных вопросов, которые могут даже подвергнуть риску достигнутые результаты, связанные с самим проектом конвенции.

18. **Г-н Ху Чженлян** (Китай) говорит, что проект статьи 18 является частью компромиссного пакета соглашений по ответственности перевозчика, и поэтому будет нецелесообразно рассматривать его в отдельности. Если будут проводиться неофициальные консультации, они должны охватывать весь компромиссный пакет, касающийся ответственности перевозчика, особенно пределов ответственности перевозчика.

19. **Г-н Имороу** (Бенин) указывает, что морское судоходство получило значительное развитие со времени Гаагских правил 1924 года. Кажется странным основывать доводы для настоящего проекта конвенции на такой модели. Африка состоит не из одного государства, а из многих независимых государств, интересы которых должны уважаться и приниматься во внимание. Если Комиссия не сумеет применить такой подход, конвенция, возможно, никогда не будет ратифицирована.

20. **Председатель** напоминает, что общее число делегаций, выступающих против сохранения проекта статьи 18, все еще составляет меньшинство.

21. **Г-н Моулопо** (наблюдатель от Конго) говорит, что Комиссия должна позволить заинтересованным делегациям пересмотреть неофициальным образом положения проекта статьи 18 в духе компромисса и в рамках усилий по достижению консенсуса на справедливой и сбалансированной основе. Морское судоходство действительно претерпело значительные изменения с 1924 года, но проект статьи 18 не учитывает эти достижения. В результате нынешний текст неблагоприятно отразится на грузоотправителе по договору, приведя к более высоким страховым взносам, которые увеличат цену на товары. Эти

расходы в итоге будут переложены на конечного потребителя. Поэтому данный проект текста не согласуется с национальными кампаниями африканских стран по борьбе с нищетой и по достижению Целей в области развития Декларации тысячелетия.

22. **Г-жа Даунинг** (Австралия) подчеркивает, что Комиссии поручено выработать согласованное право международной торговли. С этой целью ее делегация поддерживает предложение о проведении неофициальных консультаций по проекту статьи 18 с тем, чтобы достичь компромиссного решения.

23. **Г-н Ким Бон Хюн** (Республика Корея) говорит, что хотя его делегация не в полной мере удовлетворена формулировкой проекта статьи 18, она готова поддержать ее сохранение в духе компромисса. Его делегация выступает против проведения неофициальных консультаций по проекту статьи 18, поскольку она не желает возобновлять дебаты по этому вопросу.

24. **Г-н Скелин** (наблюдатель от Швеции) говорит, что его делегация поддерживает текст проекта статьи 18 в качестве компромиссного решения. Хотя формулировка проекта статьи не является полностью удовлетворительной, был достигнут прогресс по сравнению с Гаагско-Висбийскими правилами: было изъято исключение, основанное на навигационной ошибке; была изъята половина текста исключения на основании пожара; и стало ясно, что пункт 3 проекта статьи 18 представляет собой не основания для освобождения, а спорные презумпции отсутствия вины. Однако, поскольку проект статьи 18 является частью искусной серии компромиссов, неофициальные консультации, в случае их проведения, не должны ограничиваться пересмотром этого проекта статьи в отдельности.

25. **Г-н Шарма** (Индия) говорит, что его делегация выступает за сохранение проекта статьи 18 в целом. Однако, если будут проводиться неофициальные консультации, они должны касаться исключительно проекта статьи 18 без дополнительных сложностей, связанных с пределами ответственности.

26. **Председатель** говорит, что, несмотря на убедительность выдвинутых доводов, особенно африканскими государствами и Египтом, налицо остается факт, что большинство членов Комиссии желает сохранить проект статьи 18 в целом. Он

полагает, что Комиссия приняла поправку, предложенную Японией и Швецией, упразднить скобки в пункте 5 а) (iii) и заменить слово "включая" на слово "и" с тем, чтобы привести это положение в соответствие с подпунктом с) статьи 15 с внесенной поправкой.

27. *Проект статьи 18 одобряется по существу с поправкой, предложенной Японией и Швецией, и передается на рассмотрение редакционной группе.*

*Заседание прерывается в 11 ч. 30 м. и возобновляется в полдень.*

*Проект статьи 19 (Ответственность перевозчика за других лиц)*

28. *Проект статьи 19 одобряется по существу и передается на рассмотрение редакционной группы.*

*Проект статьи 20 (Ответственность морских исполняющих сторон) и определения "исполняющей стороны" и "морской исполняющей стороны"*

29. **Г-жа Червенка** (Германия) обращает внимание на замечания ее правительства относительно проекта статьи 20 (A/CN.9/658/Add.11, пункт 9). Ее делегация также выражает обеспокоенность в связи с определением "морская исполняющая сторона", содержащимся в пункте 7 проекта статьи 1. Прежде всего, возникает проблема в отношении того, каким образом толковать термин "порт". Согласно ее прочтению определения в пункте 7 проекта статьи 1, сухопутный перевозчик становится морской исполняющей стороной, как только он входит в порт, но было бы полезно дальнейшее разъяснение этого определения. Также неясно, кто отвечает за доказывание того, где именно произошло повреждение. Необходимо разработать положение, которое предоставляет государствам, имеющим проблемы в отношении контрактов "с элементом морской перевозки", гибкость, позволяющую им сделать оговорку о нераспространении действия.

30. **Председатель** говорит, что слово "только" в последнем предложении определения должно рассеять опасения, высказанные представителем Германии.

31. **Г-н Сато** (Япония) объясняет, что дорожный перевозчик, который начинает и заканчивает свой рейс за пределами зоны порта, никогда не является морской исполняющей стороной. Сухопутный перевозчик будет

морской исполняющей стороной, только если он действует исключительно в пределах зоны порта: например, водитель грузовика, который перевозит грузы между терминалами в пределах порта. Однако неясность в определении можно, по-видимому, уточнить.

32. **Г-н Миллер** (Соединенные Штаты Америки) говорит, что страны, которые ратифицировали Гамбургские правила, мирились какое-то время с неясностью в определении зоны порта. Поскольку было трудно определить границы порта абстрактно, Гамбургские правила позволяли местным портовым властям определять эти границы, и будет наилучшим выходом для проекта конвенции оставить этот вопрос для решения отдельным странам. Его делегация поддерживает нынешний текст проекта статьи 20 и связанные с ним определения.

33. **Г-н ас-Саид** (Египет) говорит, что пункт 2 проекта статьи 20 связан с проектом статьи 13, который его делегация предпочла исключить. Невозможно представить морскую исполняющую сторону освобожденной от ответственности.

34. *Проект статьи 20 и пункты 6 и 7 проекта статьи 1 одобряются по существу и передаются на рассмотрение редакционной группы.*

*Проект статьи 21 (Солидарная и совместная ответственность)*

35. *Проект статьи 21 одобряется по существу и передается на рассмотрение редакционной группы.*

*Проект статьи 22 (Задержка в сдаче груза)*

36. **Г-жа Червенка** (Германия) говорит, что Рабочая группа III (Транспортное право) подробно обсудила, должно ли согласие быть прямым или косвенным. Поскольку в нынешней редакции эта статья не содержит конкретной ссылки на прямое согласие, она делает вывод, что приемлемо либо прямое, либо косвенное согласие.

37. **Г-н Майер** (Швейцария) говорит, что его делегация интерпретировала этот проект статьи таким же образом.

38. **Г-жа Даунинг** (Австралия) говорит, что, поскольку этот проект статьи приведет к серьезным изменениям законодательства в Австралии и будет равнозначен ущемлению прав сторон,

заинтересованных в грузе, ее делегация всегда выступала за исключение данного документа.

39. **Г-жа Слеттемён** (Норвегия) говорит, что ее делегация также выступала за исключение этого проекта статьи, но согласится с компромиссным текстом при условии, что перевозчики не смогут отойти на основании договора от своей общей ответственности за задержку в сдаче груза и что это положение применяется без прямого согласия.

40. **Г-жа Пер** (Австрия) говорит, что ее делегация поддерживает включение этой статьи в ее нынешней редакции и в интерпретации, выраженной представителями Германии и Швейцарии.

41. *Проект статьи 22 одобряется по существу и передается на рассмотрение редакционной группе.*

*Проект статьи 23 (Исчисления возмещения)*

42. **Г-н ас-Саид** (Египет) говорит, что его делегация хотела бы включить между пунктами 2 и 3 положение о том, что если не будет грузов такого же рода и качества в месте их сдачи, то компетентный суд определит сумму возмещения.

43. **Г-н Моран Бовио** (Испания) говорит, что, по его мнению, конвенция не будет наиболее подходящим местом для решения этого вопроса, поскольку в большинстве стран объем возмещения устанавливают арбитражные суды. Большей частью, этот вопрос будет решаться в соответствии с внутрисударственным правом, то есть областью, которую конвенция не намерена рассматривать.

44. *Проект статьи 23 одобряется по существу и передается на рассмотрение редакционной группы.*

*Проект статьи 24 (Уведомление в случае потери, повреждения или задержки)*

45. *Проект статьи 24 одобряется по существу и передается на рассмотрение редакционной группы.*

*Проект статьи 25 (Отклонение от курса)*

46. *Проект статьи 25 одобряется по существу и передается на рассмотрение редакционной группы.*

*Проект статьи 26 (Палубный груз на морских судах) и определения терминов "груз", "судно" и "контейнер"*

47. **Г-н ван дер Зил** (наблюдатель от Нидерландов) говорит, что проект статьи 26, который распространяет обычные правила ответственности на палубный груз, является существенно важным элементом сбалансированности риска, как выражено в этой конвенции. С точки зрения ограничения свободы перевозчика перевозить груз на палубе эта статья представляет собой определенный шаг вперед по сравнению с положением согласно Гаагским правилам, которые не охватывают палубный груз и поэтому давали возможность перевозчикам освобождаться от ответственности в большинстве случаев. Проект статьи 26 смещает сбалансированность в пользу интересов грузоотправителя по договору.

48. **Г-н Ибрахима Халил Диалло** (Сенегал) отмечает, что хотя в вопросе сбалансированности интересов грузоотправителя по договору и перевозчика со времени введения Гаагских правил достигнут прогресс, договорная ситуация грузоотправителя по договору согласно проекту статьи 26 и согласно Гамбургским правилам по существу одинакова. Во всяком случае, тенденция в этом отношении благоприятствует интересам перевозчика: Гамбургские правила позволяют уведомление о повреждении направлять перевозчику в течение 15 календарных дней после даты сдачи, тогда как проект конвенции в пункте 1 проекта статьи 24 ограничивает период представления извещения семью днями.

49. **Г-н Ху Чженлян** (Китай) говорит, что его делегация не имеет возражений против содержания текста, но считает, что ссылка на "обычай, обыкновения и практику в соответствующей отрасли" следует унифицировать в отношении порядка слов, где бы она ни появлялась в проекте конвенции.

50. **Г-н Моран Бовио** (Испания) говорит, что в интересах юридического здравого смысла надлежит принимать во внимание различия в историческом контексте при сравнении положений правовых документов, например Гамбургских правил 1978 года, нынешнего проекта конвенции и других более ранних юридических документов. Очевидно, что в 1978 году требовалось больше времени, чтобы направить сообщение, чем в нынешнюю эру электронных средств связи, поэтому для уведомления о повреждении в соответствии с Гамбургскими правилами предоставлялся более длительный период времени.

51. **Г-н Ибрахима Халил Диалло** (Сенегал) говорит, что некоторые делегации, когда это выгодно,

необоснованно отстаивают ряд устаревших и неправомерных положений Гаагских правил, которые были приняты почти сто лет назад, одновременно отбрасывая неудобные сравнения с Гамбургскими правилами как несостоятельные, потому что они устарели за три прошедших десятилетия. Вместо того чтобы проводить такие спорные дебаты, следует по-прежнему сосредоточиться на достижении прогресса, который благоприятствует интересам перевозчика и грузоотправителя по договору.

52. **Председатель** отмечает, что определения терминов "груз", "судно" и "контейнер", содержащиеся в пунктах 24, 25 и 26, связаны с проектом статьи 26.

53. **Г-н ван дер Зил** (наблюдатель от Нидерландов) спрашивает, следует ли термин "контейнер" в определении термина "груз" дополнить выражением "грузовые автомобильные и железнодорожные транспортные средства", согласно предложению, сделанному его делегацией в своих замечаниях (A/CN.9/658/Add.9, пункт 9).

54. **Г-н Мольманн** (наблюдатель от Дании) и **г-н Шарма** (Индия) соглашаются с тем, что добавление выражения "грузовые автомобильные и железнодорожные транспортные средства" уместно в пункте 24 проекта статьи 1.

55. **Г-н Скелин** (наблюдатель от Швеции) говорит, что включение выражения "грузовые автомобильные и железнодорожные транспортные средства" в определение термина "груз" вызовет некоторую путаницу. Определение "груз" уже охватывает "предметы любого рода", делая не нужным явное упоминание грузовых автомобильных и железнодорожных транспортных средств. Более того, в пункте 2 проекта статьи 61 упоминаются контейнеры и грузовые автомобильные и железнодорожные транспортные средства как предметы, в которых или на которых перевозятся грузы.

56. **Председатель** говорит, что, принимая во внимание различные мнения по предлагаемой поправке, он полагает, что Комиссия желает сохранить нынешнюю формулировку определения термина "груз". К редакционной группе будет обращена просьба обеспечить согласованность в ссылках на "обычай, обыкновения и практику в соответствующей отрасли".

57. *Проект статьи 26 и пункты 24, 25 и 26 проекта статьи 1 одобряются по существу и передаются на рассмотрение редакционной группе.*

*Заседание закрывается в 13 ч .00 м.*